

Fleet & Medal Racing Umpire Manual

Races using Appendix MR and Appendix UF

フリート&メダル・レース
アンパイア・マニュアル

V2.0 2021年7月

訳：（公財）日本セーリング連盟ルール委員会

目次

フリート&メダル・レース アンパイア・マニュアル	1
序文	6
はじめに	7
メダル・レースとアンパイア制フリート・レースの比較	7
本マニュアルの範囲と用語	8
1 アンパイア制フリート・レースに関する規則	10
1.1 2つのアンパイア制フリート・レース付則	10
1.2 RRS付則MR (メダル・レース)	10
1.3 RRS付則UF (アンパイア制フリート・レース)	13
1.3.1. 付則UF中の選択肢に関するまとめ	14
1.4 コール・ブックとマニュアル	14
1.4.1 コール・ブック	15
1.4.2 ラピッド・レスポンス・コール	15
1.4.3 質問と回答 (Q&A)	15
2 レガッタの準備	17
2.1 アンパイアの装備	17
2.2 チーフ・アンパイアの役割	17
2.3 レガッタ担当者との打ち合わせ	18
2.4 アンパイア・チーム ミーティング	18
2.4.1. アンパイア・ミーティング・チェックリスト	19
2.5 競技者とのミーティング	19
2.6 メダルレース：レース前の準備	20
2.7 競技者とのディスカッションとデブリーフィング	21
3 フリート・レース・アンパイアリングの基本	23
3.1 アンパイア・チームの役割	23
3.2 アンパイアの相互作用	23
3.2.1 アンパイア間の不一致	24
3.2.2 疑い	24
3.2.3 最後の確かな点	24
4 コミュニケーションと判定の決定	26
4.1 アンパイアの対話	26
4.1.1 対話の構成	26
4.1.2 権利、理由、義務、機会	26
4.1.3 対話：その詳細	27
4.1.4 アンパイアの対話例	31
4.1.5 総括表	33
4.2 アンパイア・ボート間のコミュニケーション	34
4.3 決定的な事実	34
4.3.1 規則10 アップウィンド	34
4.3.2 規則11/16.1インシデント	35
4.3.3 規則12/15インシデント	35
4.3.4 「スラムダック」カバリング・タック	35
4.3.5 規則15 (ジャイブ)	36
4.3.6 規則16.2 - 「ハンティング禁止規則」	36
4.3.7 規則17 - オーバーラップの解消	36
4.3.8 規則18	37
4.4 ウィング・アンパイアリング	37
5 アンパイアの方法	40
5.1 アンパイアの過程	40

5.2	アンパイアの対話	40
5.3	自発的なペナルティー	41
5.4	判定の信号	41
5.5	赤色旗ペナルティの履行－規則 Q3.2, 44.2, Q4.1(f)	42
5.6	ペナルティー回転の中断または妨害	42
5.7	複数のアンパイア信号	43
5.8	信号の誤り－規則Q5.1	43
5.9	無効な抗議－規則 Q2.1, Q2.2	44
5.10	複数のインシデント、免罪	44
5.11	OCS、UFD、BFDと記録された艇の特定	44
5.12	メディアへの対応	46
6	アンパイアが発議するペナルティー	48
6.1	マークとの接触（規則 31 の違反）－規則 Q4.1(a)。	48
6.2	違法な推進方法（規則42の違反）－規則Q4.1(b)	48
6.3	ペナルティを履行したにもかかわらず有利を得ること－規則Q4.1(c)	49
6.4	スポーツマンシップの違反（故意の違反を含む）－規則Q4.1(d),(e)	50
6.5	アンパイアによって課されたペナルティを履行しないこと-規則Q4.1(f)	51
6.6	コースの帆走をしなかった場合－規則Q4.2	52
6.7	帆走指示書（艇の取り扱い規則を含む）の違反	52
6.8	赤色旗か黒色旗か？	52
7	ポジショニング 1：コースの各所におけるポジショニングの原則	55
7.1	アクティブな艇とインアクティブな艇	55
7.2	フリート・レース・アンパイアリングの 9 つの原則	56
7.3	コース内の特定エリアのポジショニング・ガイダンス	57
7.3.1	プレスタート	57
7.3.2	スタート・ラインへのアプローチ、そしてスタート	58
7.3.3	風上へ向かうレグ	59
7.3.4	風上マーク	60
7.3.5	風下へ向かうレグ	61
7.3.6	風下マークまたはゲート	62
7.3.7	リーチング・フィニッシュ	63
8	ポジショニング 2：マクロとマイクロのポジショニング	65
8.1	マイクロとマクロのポジショニングの融合	65
8.1.1	アンティシペーション	65
8.1.2	チームとして活動する	66
8.1.3	風下へ向かうレグにて	66
8.2	風上へ向かうレグ	67
8.2.1	マイクロ・ポジショニング	67
8.2.2	マクロ・ポジショニング	68
8.2.3	風上マーク－4艇のRIBを使ったアンパイアリング	71
8.3	風下へ向かうレグ	72
8.3.1	マイクロ・ポジショニング	72
8.3.2	オーバーラップに対するポジショニング	72
8.3.3	ポート／スターボードの交差	74
8.3.4	マクロ・ポジショニング	75
8.3.5	アンパイアの相互作用	75
8.4	風下マークとゲート	76
8.4.1	マイクロとマクロのポジショニング	77
9	損傷、審問、救済	81
9.1	救済	81
9.2	公正なレース	81

9.3	損傷と傷害	82
9.4	審問の手順	82
10	アンパイアの育成	85
10.1	アンパイアの評価	85
10.1.1	アンパイアの性格	85
10.1.2	優れたアンパイアのスキルと経験	85
10.1.3	自己評価と自己改善	85
10.2	インターナショナル・アンパイアになるための申請	86
10.2.1	World Sailing のセミナーとクリニック ; アンパイア・パフォーマンス・アセスメント	86
10.2.2	World Sailing インターナショナル・アンパイアおよびレース・オフィシャルズ委員会	86
10.2.3	ナショナル・アンパイア・スキーム	86
10.3	アンパイアとしてのスキルの改善	87
10.3.1	チームとしての改善	87
10.3.2	インシデントから学ぶ ; シナリオを書き起こす	87
10.3.3	シャドー・アンパイアリング	87
10.3.4	その他の自己啓発のアイデア	87
10.4	レガッタでの初心者アンパイアを指導する	87
11	その他の参考文献	90
11.1	World Sailing のインターナショナル・アンパイア・ページに掲載されている文書	90
11.2	規則文書	90

訳者はしがき

- アンパイアリングは、マッチ・レースやチーム・レースで発展してきましたが、近年、フリート・レースをアンパイア制で行う大会が、世界的に普及しています。
- 我が国においても、メルジェス20選手権、HPR（ハイパフォーマンス・クラス・レガッタ）、470選手権のメダル・レース、等々、その機会は増加しています。
- 同じアンパイアリングといっても、フリート・レースでは、マッチやチーム・レースとは異なるテクニックが必要です。本書は各種目に共通するアンパイアリングの基本に加え、その違いを的確に、分かりやすく解説していること、そしてわが国でもアンパイア制フリート・レースが増加傾向にあることから、日本語訳版を発行することにしました。
- 翻訳に当たっては、以下の方針で臨みました。
 - RRS（セーリング競技規則）の翻訳では、適切な訳語がある場合には、日本語で表記するのが原則ですが、本書ではあえて英語のまま、あるいはカタカナで表記している場合があります。
 - 特に、アンパイアの対話（**Umpire Dialogue**）や コール（**Call**）、そしてポジショニングの記述については、基本的に英語のまま（またはカタカナ）としました。（ただし、なるべく訳語とのつながりがわかるように括弧書きで表示するようにしました。）
 - その理由は、私の体験に基づく、アンパイアリングは通常のジャッジに比べて、外国人と一緒にアンパイアする機会に恵まれることが多いこと、日本語よりも英語でコールするほうが簡潔で容易なこと、から、最初から英語でコールすることに慣れていただくことを推奨したいと考えるからです。例えば「私はポート、避けていなければならない」と言う代わりに、英語なら「**Port, give**」で済んでしまうのです。
- マッチやチーム・レースでアンパイア活動をしている方には、コールの用語がだいぶ異なることに戸惑いを感じるかもしれません。しかしながら、本書にも記述があるように、唯一の「正しい」対話というものはありません。したがって、これまでマッチ・レースで使ってきた用語を使うことは一向に構いません。要は「クリティカル・ファクト」を把握し、アンパイア同士が判定に合意できるようにするために、的確なコールをすることが重要です。同様に、日本語でコールすることも否定するわけではありません。その辺、フレキシブルにお考え下さい。
- マッチやチームとの、より本質的な違いは、ポジショニングです。マッチでは基本的に2艇の競技艇のギャップに付いていけばいいだけですが、フリート・レースでは次の展開や、アンパイアの僚艇とのスワップも考慮に入れながら、ポジショニングを決めなければなりません。8章「マイクロとマクロのポジショニング」で詳述されていますが、本書で最も興味深いところです。
- 470 級全日本選手権では、国内大会では数少ない、メダル・レースが実施されています。アンパイアリングの経験がないジャッジの方がメダル・レースに臨む場合もあるかと思います。本書が、とりわけそのようなジャッジの皆さんのお役に立つことができれば幸甚です。
- 日本語版について質問やご意見があれば、rule@jsaf.or.jp まで。

2022年7月
JSAFルール委員会アンパイア小委員会
田中正昭

序文

このマニュアルは、今日のアンパイアリングのスキルとテクニックに関する最先端の解説です。本書は、NUやIUの資格取得を目指しながらトレーニングを始めるアンパイアが学習のための教材にするため、またはIUの資格を持ちながら最新の知識と技術を身につけたい方や、まさにフリート・レースのアンパイアを依頼されたどのような方にも、参考にするための書として使っていただけます。

学習意欲と一貫したパフォーマンスに対する絶え間ない追求は、今日の成功したアンパイアの2つの重要な特性であることが、どのレベルでも証明されています。このマニュアルが書かれたのは、この2つの特性の精神に基づくものです。

このマニュアルはRYAの文書として始まり、ワールドセーリングのアンパイア制フリート・レースとメダル・レースのマニュアルの土台となったのは、彼らの好意によるものです。この第2版は、可能な限り詳細なガイダンスを提供するために広範囲に渡って改訂・更新されています。この更新の一環として、このマニュアルも2021-2024年のRRSに準拠するよう更新されました。したがって、このプロジェクトに時間と多大な専門知識を提供してくださった方々に感謝しなければなりません。特に、Arnaud Mante氏のおかげで、ポジショニングのセクションが大幅に拡張されました。

また、Sally Burnett氏、Heiko Falch氏をはじめ、2020東京オリンピックのアンパイア・チームの方々の専門知識も多くのセクションで役立ちました。さらに、Chris Atkins氏は、最終改訂版の編集という大変な仕事を引き受けてくれました。その他にも、世界中の多くのアンパイアが、セクションの執筆、コメントや提案などを通じて、このプロジェクトに参加しています。このように、このプロジェクトはチームワークで成り立っており、インターナショナル・アンパイア小委員会は、このプロジェクトに多くの時間を割いてくれたすべてのアンパイアに心から感謝したいと思います。

このマニュアルは完璧ではありません。フリート・レース、そしてそれに伴うアンパイアリングは発展途上のスポーツであり、常に新しいコンセプトやより良いテクニックなどが導入されます。そのため、このマニュアルは定期的にアップグレードされる生きたドキュメントである必要があります。もちろん、世界中のアンパイアがコメントや提案を書き込むことで初めて実現することができるのです。このマニュアルの継続的な改善とセーリング・スポーツにおけるアンパイアの役割の発展に貢献したい方は、ワールドセーリング事務局にご連絡ください。

ありがとうございます。

クリス・リンゼイ
インターナショナル・アンパイア小委員会委員長

はじめに

昨今、多くのジャッジやアンパイアが、フリート・レース大会でアンパイアするよう要請され、インシデントが起きたそのときに、水上で抗議の判定していることだろう。これにより、艇がまだレースをしている間にペナルティーを課し履行することができ、プロテスト委員会がすべての抗議の審問を終えてからではなく、レースが終わったときにフィニッシュ順位を確定することができる。

アンパイアリングには、従来の抗議審問に比べ、次のような多くの利点がある。

- a. 艇がまだレースしている間の迅速な判定
- b. アンパイアの存在がルール遵守を促す
- c. ほとんどのペナルティーは1回転または2回転で、艇は失格にならないことを意味する
- d. フィニッシュ・ラインで着順がわかる
- e. 競技者にとって、長時間の抗議審問が不要になる（通常）。
- f. 言語（または言語がないこと）は、競技者にとって不利にはならない。なぜなら、競技者はインシデントを説明したり、描写したりする必要がないからだ。

マッチ・レースやチーム・レースでは、長年にわたってアンパイアが使用されており、これらの種目では、アンパイアによる水上での判定は、今やゲームの一部として受け入れられている。アンパイアはレース艇と一緒にコースを回り、その抗議に応答して即座に判定を伝える。

レース後にどうしても審問が必要な場合には、通常、艇がフィニッシュした直後に水上で行うことができ、それに続き結果が確定される。

2010年頃からは、同様の理由で多くのフリート・レース大会でアンパイアが採用されるようになった。ワールドカップシリーズやオリンピックのメダル・レースもいまやアンパイア制である。アンパイア制のセーリング・チャンピオンズ・リーグやナショナル・セーリングリーグも盛んになっている。TP52スーパー・シリーズ、44カップ、GC32レーシングツアーなど、多くのプロ・サーキットもアンパイア制である。

これらの大会は、フリート・レースのアンパイアリングに長けたアンパイアの必要性を推進している。ワールドセーリングは現在、フリート・レースのためのインターナショナル・アンパイア（IU）セミナーを開催しており、アンパイアはマッチ・レースやチーム・レースだけでなく、フリート・レースを通じてIUの資格を得ることができる。

このマニュアルの目的は、アンパイア制フリート・レースを促進・発展させ、大会に任命されたアンパイアを支援することである。このマニュアルは生きた文書であり、世界中のアンパイアの経験と貢献によって改善されていくだろう。

メダル・レースとアンパイア制フリート レースの比較

このマニュアルは、メダル・レース、およびフリート・レースはより大まかに、両方のアンパイアリングのためのガイドである。使用されるルールは両方で若干異なるので、その違いを強調することが重要である。

メダル・レース

メダル・レースとは、その名の通り、オリンピックや一部のクラス選手権でメダルを決定するレースのことだ。シリーズ戦（通常10レース程度）終了時の上位10艇が、アンパイア制のメダル・レースで競い合う。

メダル・レースのルールは、レースのフィニッシュ時に大会の勝者がわかるように、また、セーラー、テレビ、観客にとってエキサイティングなレースが海岸近くで演出できるように、設計されている。このレースはダブルポイント（1位に2点、2位に4点など）で、除外不可となる。通常、競技者は自分の艇で帆走する。

これをサポートするために、ワールドセーリングは、標準となる変更不可能な一連の規則、**Addendum Q**として知られている、を開発した。その中では、アンパイアと呼ばれる水上の競技役員が、セーラーの抗議に対応して、抗議後即座に判定を与えることができるようになっていた。この規則のパッケージは、時を経るにしたがって改良され、**2021年**には付則 **MR** (メダルレース) と改題された。

アンパイア制フリート・レース

他のフリート・レース大会でも、レース後の抗議審問の代わりに、レース進行中にアンパイアが抗議に対して判定する、アンパイア制を採用することが一般的になりつつある。このような大会には、主催者が艇を提供する多くの国内セーリング・リーグや、ハイレベルなプロ・サーキット、一部のクラス・フリート・レースが含まれる。

これらの大会はオリンピック・メダルを決定するものではないため、ほとんどが**Addendum Q**に近い、しかし完全には同じではない、アンパイアリング規則を採用していた。

これらの大会を支援し、セーラーとアンパイアが標準的なルールに慣れることができるように、**2021年**にワールドセーリングは、アンパイア制フリート・レース大会のニーズを満たすように設計された、付則**MR**の推奨バリエーション、付則**UF** (Umpired Fleet) を発表した。

本マニュアルの範囲と用語

付則 **MR** と **UF** は非常によく似ている。したがって、このマニュアルはメダル・レースとアンパイア制フリート・レースの両方のアンパイアのためのガイダンスを提供する。本マニュアルでは、後者の用語を、両者を指すのに使用する。

チームやマッチ・レースでスキルを身につけたアンパイアは、種目間の違いにハイライトを当てるためにこのマニュアルが役に立つと気づくだろう。また、初めてアンパイアをする人には、アンパイアリングの原則を理解するためにこのマニュアルに記載された細かなことが役に立つとわかるだろう。

用語

セールボートとアンパイア・ボートを区別するために、「艇」を、**RRS**と同様にセールボートとその乗組員を意味するために使用し、アンパイア・ボートは「**RIB**」と呼ぶ。

通常の慣行を反映して、メダル・レースでは、スタート時にポートの端に近い **RIB** を「**Umpire 1**」、中央の **RIB** を「**Umpire 2**」、スターボードの端の **RIB** を「**Umpire 3**」と呼ぶ。

Section 1

The Rules

1 アンパイア制フリート・レースに関する規則

1.1 2つのアンパイア制フリート・レース付則

フリート・レースでアンパイアを使用する場合、レース中にプロテストの判定を行い、信号できるようにするために、いくつかのルール変更が必要である。ワールドセーリングは、この目的のために使用できる2つの規則、**付則 MR**（メダルレース）と**付則 UF**（アンパイア制フリート・レース）を公表している。

付則 MR（旧Addendum Q）は、メダル・レースに関する規則を定めたもので、オリンピックや一部のオリンピック・クラス選手権で使用されている。付則 MRの目的は、艇がメダル・レースのフィニッシュ・ラインを通過するときに、レガッタの最終順位を知ることである。付則 MRには、フィニッシュ後の艇の抗議権を制限するルールや、ごく一部の例外を除き、レース中に発生したインシデントに関してフィニッシュ後に行動を起こすことができないルールも含まれている。

付則 MRは、必要な許可なしに変更できない第2章の規則を変更しているため、すべての大会が使用できるわけではない。2021年、ワールドセーリングはオリンピック・クラス選手権の最終レースでアンパイア制フリート・レースのために付則 MRを使用することを承認した。その他の大会での付則 MRの使用は、RRS 86.2に基づくワールドセーリングの許可（国際大会の場合）、またはRRS 86.3に基づく大会の各国連盟の許可が必要である。

重要なことは、ワールドセーリングが特に許可しない限り、付則 MRの変更は許されないということである。これは、セーラーとアンパイアが熟知できるような、すべてのオリンピック・クラスのメダル・レースのための標準規則を創出するためである。

ただし、多くの他の大会がアンパイア制フリート・レースを含むか、またはアンパイア制に基づいており、付則 UFはこの目的のためにワールドセーリングから発行されたものである。付則 UFの規則は基本的に付則 MRの規則と同じであるが、国内セーリング・リーグのように、フィニッシュ時に勝者を確実に知る必要のない大会に適したものにするために、変更が加えられている。

さらに、付則 UFには、主催団体が大会のニーズに合わせて規則をあつらえることを可能にする、いくつかのオプション要素が含まれている。ワールドセーリングは、メダル・レースでないすべてのアンパイア制フリート・レースに、アペンディックス UFを使用することを推奨する。

大会の帆走指示書には、追加的なアンパイア関連の規則を含むことがある。

1.2 RRS 付則 MR（メダル・レース）

以前は Addendum Qとして知られていた付則 MRは、メダル・レースをアンパイア制で行うことを可能にするために、多くの規則を変更している。このセクションでは、付則 MRの各項の見出しに従って、これらの重要な変更点を説明する。付則はワールドセーリングのウェブサイトに掲載されているので、ここで本文を繰り返すことはしないが、このセクションに合わせて参照されたい。

Q1 競技規則の変更

Q1.1 定義と第2章の規則の変更

- a. 定義プロパー・コースを変更し、ペナルティーを履行するために操船をしている場合、艇はプロパー・コースを航行していないことを明確にする。
- b. 規則 20に基づきタックするルームを求めて声かけする場合、口頭での声かけに加え、腕の信号が必要とされる。これは、タックするための声かけ（および対応する応答）を明確かつ曖昧でないものにするためである。

この規則は、ボード、カイトボード、または帆走指示書に明記されたクラスのボートには適用されない。
この規則は、距離の関係で声かけが聞き取りにくい大型のキールボートに最も適している。

Q1.2 抗議、救済要求、ペナルティー、免罪に関するルールの変更点

- a. 規則 44.1 の 2 回転ペナルティーは、1 回転ペナルティーに置き換わる。したがって、艇が第 2 章の規則（艇が出会った場合）または規則31（マークとの接触）に違反したかもしれない場合、1 回転ペナルティーを履行することができる。

注) 通常のフリート・レースと同様に、規則に違反して傷害や重大な損傷を引き起こしたり、その違反によって明らかに有利になったりした艇のペナルティーはリタイアである。

- b. ほとんどの救済は受けられない。レース委員会等の不適切な処置や不手際、ペナルティーを課された艇によって受けた傷害や損傷、規則2や69でペナルティーを受けた艇の行為に対して、艇は救済を受けることができない。

救済が与えられる唯一の状況は、規則 1.1 に従って救助を行った結果である。実際には、メダル・レースでこのようなことが起こる可能性は低い。

これは重要な制限であり、競技者が慣れ親しんでいるフリート・レースとは全く異なる。これは、メダル・レースにおけるフィニッシュ順位が、フィニッシュ・ラインにおいて確実に確定させるためである。

- c. プロテスト委員会が判決することになっている抗議については、ヒアリングの後、PCは規則違反に対して失格以外の罰則を適用することができる。PCは、どのようなペナルティー（課す場合）が適切か、幅広い裁量権を持つ。規則が求めるのは、ペナルティーが公平であることのみである。

- d. 付則 P（規則 42 に関する特別な手順）は適用されない。付則Pは、フリート・レース大会で、水上にいるジャッジが規則42の違反に対して競技者にペナルティーを課すことを許可するものである。アンパイアが水上にいるので、付則 MR の規定が適用され、付則 P は不要になる。

付則Pそのものは適用されないが、規則42に対するペナルティーはアンパイアが課することができるので（後述）、違反は付則Pが適用される場合と同じように判定される。

アンパイアは、同じ規則 42 の解釈を参照する。主な違いは、規則 42 の違反に対するペナルティーは、その艇がメダル・レース前に蓄積したり、メダル・レース中に受けたりした規則 42 ペナルティーの数に関係なく、常に 1 回転のペナルティーであるということである。

Q2 艇による抗議と救済要求

- a. 抗議の権利 艇は、自分が関与したインシデント（自分が目撃しただけのインシデントではない）に対してのみ、第2章の規則に基づいて他の艇に抗議することができる。もし第3艇が他の2艇の間のインシデントに対して抗議した場合、その抗議は無効となる。

- b. 第2章の規則、または規則31もしくは42に基づき抗議する場合、艇はそれぞれ最初の妥当な機会に「プロテスト」の声かけと赤色旗を掲揚しなければならない。

- c. 艇による抗議の後、そのインシデントに関与した艇は 1 回転ペナルティーを履行することができる。このための時間を与えた後、アンパイアは、規則に違反し規則43.1により免罪されないどの艇にも、ペナルティーを与えることができる。ただし、その艇がペナルティーを履行した場合を除く。

「規則に違反したどの艇にも」には、抗議した艇が含まれる場合がある。A艇がB艇に抗議し、B艇がペナルティーを履行するというシナリオにおいて、もしアンパイアがAが規則に違反したことに合意すれば、アンパイアはAにペナルティーを与えるべきである。A艇は規則に違反し、ペナルティーを履行しなかったのである。他の艇がペナルティーを取るかどうかは関係ない。この規則は、付則Dのチーム・レースとは異なることに注意すること。

- d. フィニッシュ・ラインにおいて、レース委員会は艇にフィニッシュ順位と得点の略語を知らせた後、速やかにB旗を、少なくとも2分間掲揚する。

B旗は、競技者、コーチ、テレビにレースの順位が発表または表示されたことを知らせ、抗議のための最後の2分間の窓口を開始する。

- e. アンパイアの判定の対象とならない規則（例えば、帆走指示書の違反）に対して抗議しようとする艇、または規則 62.1(c)に基づく救済を要求しようとする艇は、B旗の掲揚前または掲揚中に、レース委員会に声かけしなければならない。アンパイアからの抗議も、同じ締め切り時間内に提出しなければならない。

抗議書式は必要ない。レース委員会は、提出された抗議または救済要求について、プロテスト委員会に通知する。

実際には、抗議艇は通常フィニッシュ後速やかにレース委員会に声かけすることを意味する。そうすることで、残された問題を迅速に解決することができる。

Q3 アンパイアの信号と課されたペナルティー

- a. 第2章の規則、規則31または42に基づく抗議に対して、アンパイアは色別の旗を長音1声とともに掲揚することにより、判定を知らせる。
 - i. 緑色と白色の旗は、どの艇にもペナルティーを課さないことを示す。
 - ii. 赤色旗は、艇がペナルティーを課されたことを示す。その艇は声かけまたは信号で特定され、1回転ペナルティーを履行しなければならない。複数のペナルティーは別々に信号が発せられる。
 - iii. 黒色旗は艇が失格とされたことを示す。特定された艇は速やかにレース・エリアを離れなければならない。

緑色と白色の旗は、ルール違反がなかったことを示すものではないことに注意すること。それは抗議の結果として、どの艇もペナルティーを受けないことを示すだけである。アンパイアはそのインシデントを十分に見ていなかったかもしれないし、アンパイア間で意見が合わなかったのかもしれない。

- b. さらに、スタート後2分以上経過した時点で、アンパイアはX旗（または帆走指示書に記載された他の旗）を掲げて、レース委員会が艇にOCS、UFD、BFDのいずれかのスコアをつけたことを知らせることができる。特定された艇は、速やかにレース・エリアを離れなければならない。

Q4 アンパイアが発議するペナルティーと抗議：マークの回航と通過

- a. アンパイアが発議するペナルティー アンパイアは、特定のルール違反に対して、艇からの抗議がなくてもペナルティーを課することができる。その違反とは、艇が以下のような場合である。
 - i. 規則 31（マークとの接触）に違反し、ペナルティーを履行しない
 - ii. 規則42（推進方法）に違反した
 - iii. ペナルティーを履行したにもかかわらず有利となった
 - iv. スポーツマンシップに反する行為をすること、これには意図的に規則に違反することを含む
 - v. アンパイアが発した信号に従わない

ペナルティーは通常1回かそれ以上のペナルティー回転となるが、アンパイアは艇を失格させることもできる。6.8 項を参照。

- b. 1回以上のペナルティー回転（チーム・レースとは異なり）アンパイアが回転の数をあらかず規定はない。赤色旗は常に1回転ペナルティーの信号であり、各ペナルティー回転は別々に信号を発しなければならない。また、先に信号を発せられた1回転を行わなかったために、アンパイアが艇にペナルティーの信号を発した場合、元のペナルティーは取り消される。

艇が1回転より多いペナルティーを履行するよう信号を発する場合（例えば、スポーツマンシップ違反でもある第2章の規則や規則31の違反の場合、またはアンパイアが信号を発したペナルティーを艇が履行しなかった場合）、アンパイアは一1つのペナルティーの信号を発し、艇がそれを履行するのを待って、次の信号を発しなければならない。

- c. コースの帆走の誤り 規則 28.2 は、艇が次のマークを回航していないか、フィニッシュする前にも、コースの帆走の誤りを正すことができるように変更される。もし艇が規則28.2に違反した場合、アンパイアは、艇が次のマークを回るかフィニッシュした後に、黒色旗でその艇を失格としなければならない。

元のコースの帆走の誤りからかなりの時間が経過していることがあるため、黒色旗の理由を艇に伝えることが有効であろう。

- d. その他の違反の報告 艇が、アンパイアがペナルティーを課することができない規則に違反した場合、アンパイアはこれをプロテスト委員会（アンパイアが兼ねても可）に報告するのがよい。ただし、規則14の違反は、それが損傷や傷害を引き起こさない限り報告されない。

Q5 抗議、救済または審問再開の要求、上告、その他の手続き

- a. この項は、レース後に艇が取ることでできる行動を制限するものである。アンパイア制の基本原則は、レース中のアンパイアの判定は最終的なものであり、後から覆すことはできないということである。艇は、アンパイアのいかなる処置または処置しなかったこと、それには不適切な位置取りやレース艇に対する妨害、インシデントを見ていなかったことや対応できなかったこと含む、に対しても、救済を求めることはできない。
- b. 付則 MR に基づく抗議の判定は上告の対象とはならない。当事者は審問の再開を要求することはできず、他の艇はプロテスト委員会の判決に対する救済を要求することはできない。(プロテスト委員会自体は、例えば、明らかな誤りを犯したかもしれないと結論づけた場合、再開を検討することができる)。
- c. 審問の手順は加速される。審問の要求は書面である必要はなく、レース委員会への口頭での通知で十分である。プロテスト委員会は、被抗議者に口頭で通知し、審問の予定を決め、実施し、適切と思われる方法で証言を取ることができる。また、その決定を口頭で伝えることができる。当事者に対して、認定された事実と結論を伝える必要はない。
- d. レース委員会は、艇を講義することはできない。テクニカル委員会は、艇がクラス規則、規則 50 (衣服) または本大会の設備規則に適合していないと判断した場合を除き、艇を抗議することはできない。ただし、その場合にはテクニカル委員会は艇を抗議しなければならない。
- e. プロテスト委員会は、違反がレース結果に影響を及ぼしていないと判断した場合、ポイント・ペナルティを課すか、または他の調整を行うことができ、それにはペナルティを課さない場合もある。大会によっては、標準ペナルティと裁量ペナルティの方針を設けていることもある。
- f. ある艇にペナルティが課された場合、他のすべての艇にそのことが通知される。これは、レース開始前に課されるペナルティの場合、他の艇の戦術に影響を与える可能性があるため、重要である。メダル・レースのアンパイア・チームは、この情報の伝達方法を事前に決定しておくべきである。

1.3 RRS 付則 UF (アンパイア制フリート・レース)

2021年、ワールドセーリングは、メダル・レースではないすべてのアンパイア制フリート・レース大会のための推奨規則としてRRS 付則 UFを発表した。

付則 UF は、付則 MR と同じアンパイア制レースのコア・ルールに基づくものであり、1.2 項のガイダンスが適用される。さらに、付則 UF には、主催者が大会のニーズに合わせて規則を柔軟に設定できるよう、多くの選択肢が含まれている。

各選択肢は、参照を容易にし、各選択肢を実施するために文書のどの部分を変更しなければならないかを明確にするために、色分けされている。

これにより、大会間のルール of 文言の一貫性がより高まるはずである。許可された変更 (例えば規則14の削除) を実施する主催団体は、独自の文言を考案するのではなく、標準的な文言を使用しなければならない。

このような文言の統一は、アンパイアにとっても有益なことである。アンパイアは、参加する大会で施行される選択肢を注意深くチェックする必要がある。ある種のボートに特化した変更は、比較的少数のイベントで使用されることが予想される。

2021 年については、付則 UF はワールドセーリングの試行規則として承認されており、主催団体はこれを使用するための許可を必要としない。ただし、主催者は付則の中で選択肢として許可されている変更のみを行うことができる。付則の他の部分は、許可なく変更することはできない。

1.3.1. 付則UF中の選択肢に関するまとめ

RRS	適用可能な選択肢
13	標準 RRS13の適用か、またはRRS13を削除するかのいずれか。
14	a. 標準 RRS規則 b. 規則14違反に対してペナルティー・ポイントを適用できるようにする変更。 c. 損傷の有無に関わらず、規則14のペナルティーを可能とする変更。 d. 規則14は、艇体間、または他の物体（そのように規定した場合）と、接触があったときにのみ規則違反となるように、変更することができる。
17	標準 RRS17の適用か、またはRRS17を削除するかのいずれか。
18	a. 標準 RRS18 b. 当規則のマッチ・レース版への変更。そこでは、マークルームとは、艇がプロパー・コースを帆走するためのルームと定義される
28	正しいコースを帆走しなかった場合に、アンパイアがペナルティーを課すことを可能とするか、または その場合にはレース後の抗議を必要とするか、のいずれか。
31	a. 標準 RRS規則 b. マークとクルーまたは艇体との接触のみを禁止するように規則を変更する。 c. 規則全体を削除する
UF3.5	「アンパイアが判定に必要な事実を有していない」ことを意味する、追加の旗（多くの場合J旗）を含める 選択肢 。
UF4.1	レース委員会が各レースのフィニッシュ後、結果を表示する要件について。 要件を削除し、代わりに公式掲示板に掲載する 選択肢 。 要件を、無線で結果を放送することを義務付けるように変更する 選択肢 。
UF5.6	RCや競技役員などの行為に対する救済の権利を回復するようにする 選択肢
UF5.9	レース委員会の抗議を認める 選択肢

1.4 コール・ブック & マニュアル

ワールドセーリングは、参加する大会に関係なく競技者が一貫した判定を受けられるよう、世界中の大会で最大限の一貫性を保つことを目指している。これは、様々な作業部会やコール・ブック、ラピッド・レスポンス・コール、Q&A の発行を通じて達成される。これらは、競技役員の規則解釈の指針として発行されるものである。

1.4.1. コール・ブック

すべてのコールは、事実、質問、回答を用いて状況を説明する。右の図は、TR CALL A2というコールの例である。

コール・ブックの発行は、World Sailing 規定28により管理されており、コールは発行された種目に対してのみ公式のものとされている。例えば、チーム・レースのコールは、チーム・レースについてのみ公式のものである。

しかし、TR CALL A2のように、多くのコールは、種目横断的に同じな、規則の解釈をしている。World Sailing は、近い将来、アンパイア制フリート・レースのためのコール・ブックを発行する予定だ。その発行までは、フリート・レースのアンパイアには、マッチ・レースとチーム・レースのコールを参考にすることを勧める。規則が同じ場合、フリート・レースのアンパイアはマッチ・レースやチーム・レースのコールにある解釈に頼ることができる。

1.4.2. ラピッド・レスポンス・コール

ラピッド・レスポンス・コールは、World Sailing のワーキングパーティーによって発行される。コール・ブックに掲載されるコールと同じ形式だが、あくまで助言的なものである。それぞれ有効期限付きで発行される（通常、翌年の1月）。この時点でコール・ブックに追加され公式なものとなるか、あるいは廃止される。ラピッド・レスポンス・コールは、世界中で一貫性を向上させることを目的としており、World Sailing 規定に従って公式なものになる前に、コールが徹底的に検討されることを可能としている。

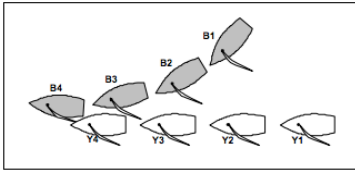
1.4.3. 質問と回答 (Q&A)

World Sailing は、コールやケースでカバーされていない状況の解釈を支援するために、Q&Aサービスを提供している。Q&Aパネルは、経験豊富なレース・オフィシャルで構成され、提起された質問に対する回答を準備する。質問は、World Sailing のレース・オフィシャルまたは各国連盟がパネルに提出することができます。コールとは異なり、パネルの解釈は公式のものではなく、あくまでもレース・オフィシャル間の一貫性を高めるためのガイダンスとして提供されるものである。

TR CALL A2

Rule 11 **On the Same Tack, Overlapped**
Definitions **Keep Clear**

Question
B closes on Y from windward. When is B no longer keeping clear of Y?



Answer
B is keeping clear of Y when Y, the right-of-way boat, can sail her course with no need to take avoiding action and also, because they are overlapped, change course in both directions without immediately making contact.

At positions 1 & 2: B is keeping clear.
At position 3: if Y luffs, there will be contact but not immediately, so B is still keeping clear.
At position 4: Y cannot change course to windward without immediately making contact with B. B is no longer keeping clear, and would be penalized under rule 11 if Y were to protest, whether or not the boats make contact.

At any moment, a boat's course (as that term is used in Part 2 and the Definitions) means the direction in which her bow is pointing. It does not mean her proper course, nor the course she could be expected to be sailing shortly.

There does not need to be contact for a boat to fail to keep clear.

Section A - Definitions and Fundamentals

Section 2

Regatta

Preparation

2 レガッタの準備

大会までの数日間、アンパイアは大会の諸規則に慣れ親しむことにより、準備をするべきである。アンパイアは、大会特有の規則、World Sailing 規則42解釈、そして水上で適用する必要があるその他の規則すべてについて十分に理解しておく必要がある。また、アンパイアは、World Sailing コール・ブックが、一般的なインシデントに関する記憶をよみがえらせるのに役立つことに気づくであろう。

2.1 アンパイアの装備

アンパイアが大会に持参すべきアイテムは以下の通り

- a. ルール・ブック、コール・ブック、ラピッド・レスポンス・コール各1部
- b. レース公示および帆走指示書（発行されている場合）各1部
- c. ウェットな天候用衣類。水上で長い1日を過ごすのに適したもの。
- d. 耐水ノート、ペン
- e. ホイッスル
- f. マグネット・ボード。審問やデブリーフに適したもの。
- g. 旗、VHF無線機、個人用浮揚用具*。

*（大会によっては、主催者側で用意する場合もある）。

アンパイアの中には、RIBコンソールに巻き付け、アンパイア・フラッグやラジオなどを固定できるゴム紐を持参するのが便利という人もいる。

多くのアンパイアが、RYAとWorld Sailing が開発した、ルール・ブックやコール・ブックやその他のドキュメントにスマートフォンで簡単にアクセスできるアプリを利用しています。[このアプリはiTunesで入手することができます。](#)

2.2 チーフ アンパイアの役割

チーム内のアンパイアのうち1人がチーフ・アンパイア（CHUMP）に任命され、特別な責任を負うのが普通です。チーフ・アンパイアは、アンパイア・チームを統率し、レース委員会、主催団体、競技者とのミーティングに代表として出席します。

チーフ・アンパイアとレース・オフィサーは、非アンパイア制大会のジュリー・チェアとレース・オフィサーの場合よりも、一緒に仕事をするのがはるかに多いので、良い仕事上の関係を築くことが重要だ。チーフ・アンパイアは、レース委員会の作業プロセスに干渉すべきではないが、フォーマットの変更やレースの中止などといった事に、助言を求められることがある。大会中、チーフ・アンパイアがレガッタの成功や公平性に影響を与える可能性のある事柄に対して角を立てずに指摘できるよう、相互尊重の雰囲気があることが重要である。

インターナショナル・アンパイアを目指すアンパイアは、すでに資格のあるIUによるレファレンスが必要だ。このレファレンスは通常、チームの他のIUの意見も取り入れ、チーフ・アンパイアが作成する。国内プログラムにも同様の要件があることであろう。チーフ・アンパイアは通常、アンパイアのペアリングを決定する責任があるため、チーム内のアンパイアがレファレンスを必要とするかどうかを尋ね、それを容易にするためにペアリングを設計するのが一般的だ。

チーフ・アンパイアは、特定の大会に関連する問題、例えば、大会特有の帆走指示などを明確にするために、「イベント・コール」を発表することを検討することもできる。イベント・コールは、大会に特有でないインシデント、仮定上のシナリオ、または第2章の規則に係る状況（これらは代わりにラピッド・レスポンス・コールで提起されるべきである）を明らかにするために発行されるべきではない。イベント・コールは一度だけ使用することができ、その後 World Sailing ラピッド・レスポンス パネルに送らなければならない、パネルにおいて

受理されるか拒否されるかが決定される。

2.3 レガッタ 担当者とのミーティング

会場に到着後、チーフ・アンパイアはイベント・ディレクターとレース・オフィサーに会い、大会のフォーマットをいつどのように決定するか、セーラー・ブリーフィングはどこで行われるか、各ミーティングにおけるチーフ・アンパイアの役割について合意する必要がある。

このミーティングでは、チーフ・アンパイアは以下についても行う必要がある：

- a. RIBとその燃料補給、無線機や旗などの機材の使用、水と昼食の確保、経費の精算、アンパイア・チームのロジスティックスやもてなしの手配を含む、**アンパイアのための手配について確認する。**
- b. レース・オフィサーがレース・マネジメントにおける決定と行動においてアンパイア・チームに望む**支援について同意すること**（レースを中止するかどうかの助言、レースの開始時期、マークの移動など）。アンパイアがフィニッシュ・ボートに対し、黒色旗にした艇、複数回ラインを通過した艇のフィニッシュ順位、「抗議対象」となったレースについて通知することの確認。
- c. レース間の遅れを最小限にするための手順についてレース・オフィサーと合意し、次のレースの予告信号を出すタイミングについて合意する。予告信号が、次のスタートのために戻るようアンパイアに注意喚起するので、レース・オフィサーは、アンパイアがフィニッシュ・ラインでの会話を終えるのを待たないのが、通常はベストである。

チーフ・アンパイアは、レース・オフィサーが意図するレース・プログラム、スタートとフィニッシュの場所、スタート間の時間などを、理解するべきである。また、そのプログラムに影響を与える可能性がある場合には、意図しているアンパイア・ローテーションの予定についても確認すること。

2.4 アンパイア・チーム ミーティング

レースが始まる前に、十分な時間をかけて最初のチーム・ミーティングを行うべきである。このミーティングは、アンパイアが陸上と海上で協調したチームとして活動することを確認するためのものである。個々の責任、アンパイアのポジショニング計画、VHFチャンネル、損傷と破損の手順、規則や大会固有の帆走指示書の変更などが確認される。

アンパイア・チームに分配されるタスクの例としては、以下のようなものがある。

- a. プロテスト委員会（またはインターナショナル・ジュリー）のチェア
- b. 毎日のアンパイア・ローテーション（チーフ・アンパイアが用意しない場合）
- c. レース委員会、OAとの連絡
- d. 競合者から文書で提出された質問に対する回答案の作成
- e. SI や他の規則の変更への対応。
- f. コールを用意し、イベント・コールのドラフトを作成し、シナリオを書き上げる。
- g. 規則14と損傷の問題に対する責任
- h. アンパイアRIB（燃料補給、無線機、アンパイア・フラッグ）
- i. ランチと水
- j. 成績の記録を取り、得点に関する問題でレース委員会を支援する。
- k. ソーシャル（宿泊、送迎、朝食・夕食、経費）。

また、アンパイア・チームは通常、各日の開始時にその日のプランを確認し、レース後にはその日のアンパイアリングを見直すためにミーティングを行うべきである。

2.4.1. アンパイア・ミーティング・チェックリスト

レース開始前のアンパイアの初回ミーティングは、以下を含むことができる。

- a. 歓迎と自己紹介、アセスメントを受けるアンパイアの確認
- b. アンパイア・チーム全体のタスクの割り当て
- c. 競技フォーマットの計画
- d. アンパイア・ミーティングを含む1日のスケジュール予定
- e. レガッタの主要関係者、イベント・ディレクターまたはレース・オフィサーからの要請。
- f. イベントやレース運営に関するフィードバックがある場合の方法
- g. レースごとのRIBの数、カバーモデル、コース・チーフ・アンパイア（使用する場合）。
- h. 標準外の帆走指示書、大会規則、およびアンパイアの責任について
- i. 予想される重要または困難なコール、規則42の問題、イベント・コール（ある場合）。
- j. アンパイアが発議するコールに関するガイドライン、特にスポーツマンシップについて
- k. RIBと機材、修理、燃料補給、ゴミ、無線チャンネル、充電
- l. 艇、艇が供給された通りに帆走されていることを確認するためのプロセス、艇の取り扱い規則とアンパイアの責任、進水時の適合検査
- m. 予備の艇装備と故障の報告・修理のプロセス
- n. 損傷検査、報告の取り決め、アンパイアに対する要求事項
- o. 食料と水の手配
- p. 安全面、医療面の手配、その他アンパイアの義務について

朝のアンパイア・ミーティングでは、当日のプランを確認。

- a. 気象予報
- b. 予定されたスケジュール：チーフ・アンパイアは、レース委員会と事前に打ち合わせを行い、当日の予定を決定している場合があります。
- c. アンパイアのペアリングとポジション：レース CHUMP
- d. イベント・ディレクター、レース・オフィサーからのお願い
- e. 一日の終わりや夜の予定

一日の終わりに、その日のうちに生じた事項や、アンパイアリングの質と一貫性を向上させるための機会について検討する会議

- a. うまくいったこと、課題、学んだこと
- b. 具体的かつ特筆すべきコールまたは対話
- c. 翌日に向けてアンパイア・チームが改善できること
- d. 競技者またはレガッタ運営者へのフィードバック

2.5 競技者とのミーティング

競技者と良好な関係を築くことは、アンパイア・チームにとって不可欠であり、レガッタを通じて相互尊重を維持するのに役立つ。レース開始前の競技者ブリーフィングは、競技者にアンパイア・チームの運営方法を伝えし、質問する機会を与えるために使うことができる。

このブリーフィングの内容はチーフ・アンパイアの裁量に委ねられ、競技者の経験の度合いによって変化する。経験豊富な競技者は通常、SI やその大会に特有の事項を再確認する程度である。初心者の競技者は、プロテスト手続きや艇の取扱規則などの項目の詳細な説明を受けることにより、利益を得るだろう。以下を行うのが適切かもしれない：

- a. アンパイア・チームのメンバーを紹介し、特定のアンパイアが持つ、装備の交換などセーラー側の問

題に対処する役割について強調する

- b. 提供された艇で、調整できるもの、できないものを明確にする。
- c. 公開されている文書の確認。公開文書に変更があった場合は、それらを強調することができる。
- d. ローカル・ルールや境界線、禁止区域などの問題についてアドバイスする。
- e. スポーツマンシップが懸念される場合、何がペナルティーの対象となるかを明確に述べる。
- f. 初心者に、プロテスト、ペナルティー、アンパイアの判定プロセスについて説明する。
- g. フィニッシュの際、アンパイアにコールの理由をすぐに尋ねることができるが、それ以上の長い会話はその日の終わりまで待つべきであることをセーラーに伝える。
- h. 判定されたコールについての議論を、アンパイアがいつ陸上でできるかを述べる。

ブリーフィングでは、明確に答えられる簡単な質問を除き、規則に関する質問には通常答えない方が賢明である。その他の質問については、質問が適切に検討されるように、またその回答が全競技者のために掲示板に掲示するように、書面で提出するよう競技者に求めるのがよい。

2.6 メダル・レース：レース前の準備

特にメダル・レースの前には、アンパイアが集まり、予想される具体的な問題について話し合い、現在の順位を確認して「マッチ・レース」(MR)や「チーム・レース」(TR)の可能性について特定する。以下はよくある2つのシナリオである。

MR：A艇がB艇より先にフィニッシュすれば優勝となる場合、AとBの間の順位が1位と2位を決定する。もし、B艇が一定の順位より下位に入ればA艇が優勝できる場合には、A艇はB艇をフリートの後方になるようにするかもしれない。同様のことが、同じ国の艇がオリンピック代表選考を争う場合にも、起こるかもしれない。そのような場合、少なくともプレスタートでは、1台のRIBが、その特定のペアをフォローするように割り当てられるかもしれない。

TR：ある国が2艇の艇を持ち、1艇が表彰台の可能性がある場合、もう1艇はその艇を助けるために帆走するかもしれない。レース前にこれを特定することで、すべてのアンパイアがそれを認識し、監視することができる。

下の表は、この準備を実際に行った例である。各艇の現在のポイントと、最終的にあり得る順位が示されている。この表では、NZL1とFRA9のどちらか上位に入った方が優勝となり、お互いにマッチ・レースをする可能性があることを示している。2艇のESPが関与するチーム・レースの可能性にも注が付けられている。実際にはチーム・レースはまれであるが、レース前の分析によりアンパイアは注意を払うことになる。World Sailingのウェブサイトでは、メダル・レース準備のためのスプレッドシートが公開されている。

Pos.	艇	得点	TR	MR	順位
1	NZL 1	36		MR	1-2
2	FRA 9	37		MR	1-2

3	ESP 18	60	TR		3 - 9
4	POL 11	70			3 - 10
5	NED 11	72			3 - 10
6	ESP 177	72	TR		3 - 10
7	ITA 74	76			3 - 10
8	SUI 5	77			3 - 10
9	ISR 11	78			3 - 10
10	JPN 1	81			4 - 10

2.7 競技者とのディスカッションとデブリーフィング

アンパイアは、レース後に陸上で競技者とコールについて話し合うことができるようにすべきであり、大会によってはレース後に正式なアンパイアと競技者のデブリーフィングを行うよう段取りしている。競技者との会話には、常に二人のアンパイアが立ち合い、個人的な偏向と見られることを避け、そこで与えたルール上の助言をダブル-チェックするようにすべきである。

フィニッシュ・ラインでの会話とは異なり、陸上での話し合いの主な目的は、セーラーがルールをよりよく理解し、彼らの視点からインシデントを探求することだ。可能であれば、インシデントに関与した両方のボートを招いて、何が起きたと思うか述べてもらう。ディスカッションでは、セーラーが説明した事実に基づくとすれば判定はどうであったであろうということについて、議論できる。こうすることで、実際に何が起こったかについて、セーラーとアンパイアの間で会話が食い違うようになるリスクも軽減される。

議論の中で、アンパイアがミスを犯した可能性が明らかになった場合、そのアンパイアはすぐにそれを認めるべきである。

ルール・ブックを傍らに持っていること。 質問に答えるときに、適用される規則の具体的な文言を参照できると、通常は役に立つ。そうすることで、セーラーは質問と答えを**RRS**の言葉を用いて結びつけることができ、会話を、ある特定のインシデントに関するものから、幅広いルールの適用に関するものへと、変えることができる。また、規則本文を参照・使用することで、あいまいだったり、誤解を招いたりするような助言を与えてしまうリスクを減らすことができる。英語が不自由なセーラーは、自分の国の言語で書かれたルール・ブックと相互参照することができる。

すべてのチームにとって興味深かったり価値があったりしそうな質問がなされた場合、アンパイアは、**Q&A**を文書で公表できるよう、その質問を書面で提出するよう要請すべきだ。あるいは、チーフ・アンパイアは、毎日のブリーフィングなどの他の手段で、全チームがその答えを知ることができるようにすること。

Section 3

Umpiring

Fundamentals

3 フリート・レース アンパイアリングの基本

3.1 アンパイア・チームの役割

アンパイアの役割は、インシデント発生時に艇間のルール上の争いを、彼らが見たことを基準に、ルールに従って解決することである。

フリート・レースのアンパイアリングでは、アンパイアがインシデントを監視し、いずれかの艇が規則に違反したかどうかを判定する。もし艇が抗議した場合、アンパイアは規則に違反し（かつ免責されず）、ペナルティを履行しない、いずれの艇にもペナルティを課す。

アンパイア・チームの目標は、レース中のすべてのインシデントを観察し、すべての抗議を迅速に判定することであり、それをレース・コース上での突進を最小限としながら行うことである。

優れたフリート・レースのアンパイアリングに特徴的な性質は、RIBがチームとして協力し、フリートに対して可能な限り最高のカバーを提供する水準であることだ。マッチ・レースやチーム・レースでは、各チームに1つずつ、合わせて2つの戦略しかない。フリート・レースでは、レースに参加するすべての艇がそれぞれ独自の戦略を持っている。

艇とRIBの比率を3：1程度にすると、優れたカバーが得られる。4対1でもうまく行くだろう。特に、アンパイアがカバープランに同意し、チームとしてうまく機能した場合には、RIBの数が少なくても良いカバーが可能だ。

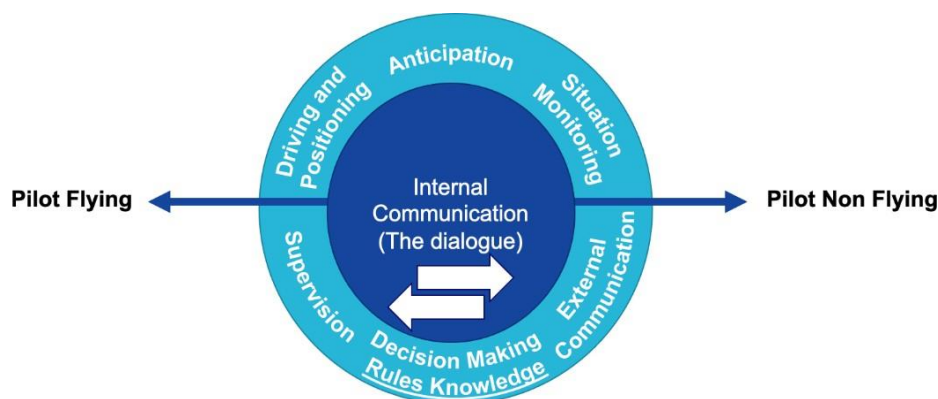
RIB1艇あたりの艇数が多いほど、アンパイアはスタート、レイライン、マーク、フィニッシュ・ラインなど、インシデントにつながる可能性が高いコース上の個所を優先する必要がある。これにより、大半のインシデントをカバーすることができる

が、予期せぬインシデントが見落とされる可能性もある。このような可能性があるにもかかわらず、多くの大会や競技者が、抗議審問よりもアンパイア制の方を好む。

3.2 アンパイアの相互作用

アンパイアは1艇のRIB上でペアとなって活動する。1艇のRIBに1人のアンパイアというのは、資源的に不可避である場合を除き、推奨できない。1艇のRIBに2人のアンパイアがいることで、より信頼性が高く、一貫した意思決定が可能となる。責任は共有され、アンパイアは互いに学び、ルールの誤解があればすぐに明らかとなり、それを解決することができる。

アンパイアは、航空会社のパイロットが働くのと似たようなやり方で、協働する。1人は航空機を操縦する「飛行するパイロット」、もう一人は航空機のシステムを監視し、管制官との通信を担当する「飛行しないパイロット」である。両者の役割は同等とみなされ、機長の方が副操縦士よりも経験が豊富であっても、フライトごとにパイロットが入れ替わる。



アンパイアもRIB上で似たように稼働すべきだ。一方のアンパイアはもう一方のアンパイアよりも経験が豊富である可能性が高いが、両者は対等とみなされ、役割を分担し、両者ともすべての判定に貢献する。ドライバーと

コドライバーは定期的に役割を交換し、両方の役割が等しく意思決定に関与するようする。

良いパフォーマンスをするための鍵は、RIBでの良いコミュニケーションである。これを確実に実行することにより、アンパイアリングの他のすべての要素がうまく機能するようになる。アンパイアと一緒に仕事をする際に執着すべき一般的な原則が3つある。

3.2.1. アンパイア間の不一致

どのような判定を下すべきかについて、アンパイア間で意見が分かれる場合がある。そのような場合、たとえ接触があったとしても、アンパイアはどちらかの艇にペナルティーを与えるのではなく、「ペナルティーなし」の信号を発するべきである。

インシデントに至るまでの間のアンパイア間の良好な対話（第4章参照）は、意見の不一致の可能性を最小限にし、それが発生するとすぐに特定することができる。多くの場合、不一致は、艇からのプロテストが起こる前に解決できる。

3.2.2. 疑い

アンパイアは、艇が規則に違反したことが確実な場合にのみペナルティーの信号を発するべきである。もし、インシデントの事実や規則の適用に疑問がある場合には、アンパイアは艇にペナルティーを与えず、「ペナルティーなし」の信号を発するべきである。

規則の十分な知識、よいRIBの位置取りと観察があれば、ほとんどの場合、疑いは避けられるはずである。疑いの例としては、アンパイアがダウンウィンドでオーバーラップした2艇を見始めたばかりで、どのようにオーバーラップが成立したかがわからない場合である。この場合、規則 17 が適用されるかどうか疑わしいので、アンパイアは、風下の艇がプロパー・コースより風上を走ることができると仮定するべきである。

アンパイアがそのインシデントを見ていなかった場合や、抗議の理由がわからない場合も同様だ。

3.2.3. 最後の確かな点

特定の事実が変わったかどうかを、アンパイアが判断することが求められる瞬間がある。例えば、既存のオーバーラップが解けたかどうか、新しいオーバーラップが成立したかどうか、または艇が風位を越えたかどうか、などである。

このような場合、アンパイアは状況が変わったと確信するまでは、状況が変わっていないと考えるべきである。例えば、ある艇は、その艇を見ているアンパイアが確信するまで、風位を越えた、またはクローズホールドに達した、とみなされない。

Section 4

Communication & Decision Making

4 コミュニケーションと判定の決定

レースが進行する中でのアンパイア間の良いコミュニケーションは、迅速で正しい判定のために不可欠である。アンパイア同士が、事実、関連する規則、そしてインシデントが起きたときの判定に合意する。有効な抗議があった場合、アンパイアはすでに判定を決定し、規則が許す限りすぐに艇に信号を発する。アンパイア間の適切な対話の欠如は、混乱を生じ、不正確な、または遅れた判定がなされる可能性がある。

このセクションでは、良い判定を下すために、アンパイア同士がどのように簡潔かつ一貫した方法でコミュニケーションをとるべきかを説明する。

4.1 アンパイアの対話 (Umpire Dialogue)

4.1.1. 対話の構成

2艇の艇が関与するインシデントの場合、近くのRIBにいる各アンパイアは、それぞれ1艇を監視する責任を負い、声に出して描写する。

- i. **権利、理由** : その艇に航路権があるかどうか、その理由。
- ii. **義務、機会** : 規則の下でその艇がどのような義務を負っているか。
- iii. **行動** : その艇が義務を履行しているかどうか。

1艇のRIB が複数の艇を監視することもあるフリート・レースでは、アンパイアはまずどの艇をコールしているのかを明確にすべきである。例えば「私は艇 7 (I am boat 7)」。その後そのアンパイアが言うことは、艇7に関することとみなすことができる。例えば、「私はラフ出来る (I may luff)」は、規則17が艇7に適用されないことを伝える。

話すべきボートを選ぶのに最も自然な方法が、通常は最も効果的だ。通常、最初にインシデントの展開に気づいたアンパイアが話を始める。ただし、ドライバーがRIBの前にいる艇を、コドライバーがドライバーの通常の視野の外から接近してくる艇をコールするのがよい。3艇のインシデントでは、1人のアンパイア（通常はドライバー）が中央の艇をコールし、コドライバーが他の艇をコールする。

インシデントが展開するにつれアンパイアは**権利、理由**を繰り返すべきではない。「私はポート。避けていなければならない (I am on port, keep clear boat)」と繰り返し言うことは正しいかもしれないが、規則違反があったかどうかの結論にはつながらない。**権利、理由**は、例えば、艇がクリア・アスターンから風下にオーバーラップしたときなど、それが変化したときだけ言い直すべきである。

その代わりに、アンパイアは、関連する規則が守られているか、破られているかを決定する**アクション**を繰り返す必要がある。例えば「私は避けていない (I am not keeping clear)」。

練習すれば、この標準的な対話は自動的に行われるようになる。そうすれば、アンパイアは、起きていることを見たり、相手のコールを聞いたりすることに、より集中できるようになる。

4.1.2. 権利・理由・義務・機会

権利とは、どの艇が航路権を持つか（持たないか）を指す。これは「*I am right*」と言い表す（短縮して単に「*I'm right*」）。または「*I am keep clear*」（短縮して「*I'm give*」）と言う。

理由とは、艇が航路権を持つ、または避けていなければならない理由であり、通常、ポート／スターボード、風上／風下、クリア・アヘッド／クリア・アスターン、タッキング中、が含まれる。時には、「後進中」や「ペナルティー履行中」が理由となり、それが述べられることもある。

義務とは、艇がしなければならないこと、または、してはならないことで、例えば「*must keep clear*」、「*must give room*」、「*may not sail above proper course*」、「*may not interfere*」（他のレグの艇やペナルティー履行中の艇を妨害してはならない）などが挙げられる。

機会とは、艇ができること、またはその権利があることである。「*I may luff*»; "*I may hail for room to tack*",

"You must give me mark-room "など。

アンパイアが自分の艇が何かするかもしれないと予想するときは、他のアンパイアが気付くようにその旨を述べるのがよい。これは、艇が大きく、アンパイアが艇越しに見渡せない場合に特に重要で、RIBはそのような行動を見越して、良い視認角度を保つために位置を変える必要があるかもしれないからである。

4.1.3. 対話：その詳細

良いアンパイアの対話は、適用される航路権規則と義務や機会を合意することから始まり、次にボートの行動を声に出して述べ、最後に規則違反があった場合に、判定を合意することである。これについては、以下で詳しく説明する。

1. 航路権の確立

一方のアンパイアが、艇を特定し、その艇が航路権を持っているのか、それとも避けていなければならないのか、その理由とともに対話を開始する。もう一人のアンパイアも同様に応答し、この段階での合意を確認する。

Umpire 1	Umpire 2の対応
"I am (boat) 7"	"I am 2" (インシデントにおける相手艇)
"Starboard right"	"Port give"
"Windward give"	"Leeward right"
"(Clear) Ahead right"	"Astern give"

この時点でアンパイアは、以下のような適用される義務や機会についても合意することがあるかもしれない。
"Leeward right, luffing rights " に対し "Agreed, windward give " と応答する。

2. アクション

最初の権利と理由が合意された後、航路権艇には通常、規則16が適用される規則なので、その艇のアンパイアが言うべきことは、コースを"holding" (保持) しているか、"changing" (変更) しているかということである。キープ・クリア艇 (避けている必要のある艇) は、規則10から13のいずれかの規則に従わなければならないので、アンパイアはその艇が "keeping clear" (避けている) しているか否かを述べる。

"Holding "と "Changing "は、航路権艇に言及するときにだけ言われます。キープ・クリア艇にとって重要なのは、"keeping clear" (避けている) しているかどうかであり、コースを変更しているか、保持しているかどうかではない。

ただし、艇が接近しているときに航路権艇がコースを変更する場合、重要な問題はキープ・クリア艇が避けているためのルームを与えられたかどうかである。キープ・クリア艇のアンパイアは "reacted immediately" (直ちに反応した) または "reacted late" (遅れて反応した) と言うべきである。この事実が、艇がキープ・クリアに失敗したかどうかのアンパイアの判定を決定する。より長いインシデントでは、アンパイアは "doing all I can" (できる限りのことをしている) または "not doing all I can" (できる限りのことをしていない) と言うかもしれない。

この対話構造により、アンパイアはインシデントが発生するとともに判定を下すことができるのである。

3. 新事実または航路権の入れ替わり

インシデント発生中にとりして、航路権が変更したり新しい事実が生じたりして、別の規則が適用されるようになることがある。例えば、艇が風位を越えたときなどである。下の表は、このような事態が発生した、まさにその瞬間を特定するために使われる、短い単語やフレーズを特定するものである。

'Tacking'	艇が風位を越えた。今や規則 13 がこの艇に適用される。
'Done'	タッキングしている艇がクローズホールドに到達する。規則 13 は適用されなくなる。
'Overlap; Clear'	オーバーラップが解けた、または新たにオーバーラップが成立した。規則 11 または 12
'From astern, 17 on / No luffing rights'	艇が2艇身以内でクリア・アスターンから風下にオーバーラップし、他の艇は規則 13 の適用を受けない。その艇には規則 17 が適用される。
'Zone'	2艇のうち最初の1艇がゾーンに到達した。規則18が適用される。通常 "Overlap" または "Clear" と組み合わせられる。
'Obstruction'	艇は障害物に接近しており、規則19が適用される。
'Layline'	艇がレイラインに到達し、いまやタックまたはジャイブするのがプロパー・コースかもしれない。
'May hail'	タックするためのルームを求める声かけ (hail) がいまや、規則21に適合する。
'Hail'	艇がタックするための声かけ (hail) を送り、相手艇はそれに応じなければならない。
'Taking penalty'	艇がペナルティー履行を始め、規則 21.2 が適用される。
'Incident closed'	いまや「抗議」の掛け声の時間は過ぎた。これ以降に行われる抗議は無効となり、グリーン・フラッグが振られる。

例：2艇のポート・タック艇のうち前方で風下の艇がポートからスターボードにタックする場合、担当アンパイアはこう言うのがよい、"*Luffing.....tacking (だから今は "give")done!*"。

'Done' という言葉は、ポートが航路権を再取得する瞬間を伝える。

"Gybing" は、フリート・レースではジャイブ中に艇が避けている必要はないため、記載されていない。しかし、ジャイブはしばしば航路権を変更することがあり、その場合、アンパイアは、例えば "*Gybe [or Done], starboard right, holding*" というように言うことができる。

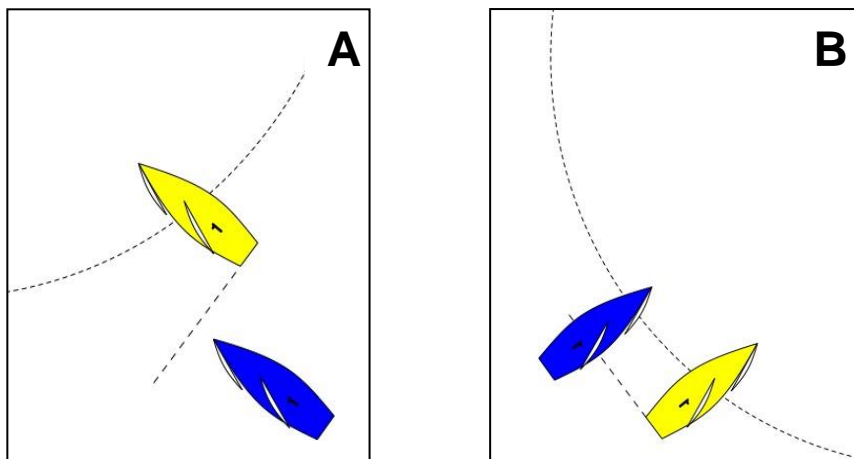
4. マークルーム

2艇のうち最初の艇がマークのゾーンに到達したとき、2艇の間に規則 18 を適用し始めることができる。最初の艇のアンパイアが "*Zone*" と言うのがよい。その後、両アンパイアがマークルームの義務について確認する。もしマークルームを得る資格のある艇が航路権を持っている場合には、外の艇は避けていることもしなければならないので、規則18はほとんど関係ない。とはいえ、それは引き続き対話の主題である。

もしマークルームを得る資格のある艇がキープ・クリア艇であるならば、重要な問題は、その艇がその **得る資格のあるマークルームの中** を帆走しているかどうかであり、もし避けていなかった場合は免罪されるかどうかである (規則43.1(b)参照)。最も簡単な方法は、マークルームを得る資格のある艇のアンパイアが "*In mark-room*" (マークルーム内) [もしくは "*In corridor* (コリドー内)]、または "*Wide*" (ワイド) と言うことである。

- a もしその艇が "*Wide*" (ワイド) なら、その艇は避けていなければならないので、これも対話の主題である。
- b もしその艇が "*In corridor*" (コリドーにいる) ならば、もう一人のアンパイアは "*giving mark-room*" (マークルームを与えている) または "*not giving mark-room*" (マークルームを与えていない) と艇の行動に応じて応答することができる。

例 ポートに見て回航する風上マークにアプローチする艇



状況 A では、イエローはブルーのクリア・アヘッドでゾーンに到達した。従ってブルーは避けていることに加えて、イエローにマークルームを与えなければならない（規則 18.2(b)）。

イエロー・アンパイア	ブルー・アンパイア
"Ahead right, holding"	"Astern give, keeping clear"
"Zone, clear"	"I must give mark-room; keeping clear"

航路権艇であるイエローはマークルームを得る資格があるので、艇間の義務における変化は、ブルーイエローにマークルームも与える必要があることだけである。

状況 B では、イエローがゾーンに達したとき、ブルーはイエローの内側かつ風上にオーバーラップしている。

イエロー・アンパイア	ブルー・アンパイア
"Leeward right, holding"	"Windward give, keeping clear"
"Zone, overlap"	"You must give me mark-room. In corridor"

キープ・クリア艇（避けている必要のある艇）ブルーは、マークルームを得る資格があり、そのマークルームの中を帆走しているときに限り、避けていることを仕損なっても、免罪される。ブルーのアンパイアは、ブルーが *"In corridor"* (コリドー内) か *"Wide"* (ワイド) かを、継続して言い続けなければならない。

5. 判定

すべての対話は、一方のアンパイアが規則違反の有無を言うことと、どの艇（もしあれば）にペナルティーを課すかを提案することで締めくくられる。そして、もう一人のアンパイアが即座に同意する（または同意しない）。例えば：

規則違反があった場合の例

'Contact'	どちらのアンパイアからも言ってよい。ごく少数の例外を除き、接触は、規則違反があったことの証拠だ。
'Not keeping clear'	キープ・クリア艇のアンパイアは、自艇がキープ・クリアをしなくなったときに言う。判定は、相手艇が規則15または16.1に違反し、自艇は免罪ということもありうる。
'Changed to avoid you'	航路権艇のアンパイアが、自艇が接触を避けるためにコースを変更する必要があるときに、言う（定義 <i>Keep clear</i> 参照）。
'Invalid hail' 'No response'	規則20.1に違反したルーム・トゥ・タックの声かけ。 声をかけられた艇が応じない。規則20.2違反。
'I did not give you room'	例えば、規則 15 または 18.2 が適用され、艇が要求されるようなルームまたはマークルームを与えない場合。

アンパイアは同時に、次のように判定の提案するのが良い。

“penalty on me / you / both (私に／あなたに／両方に ペナルティー) , do you agree?” (同意しますか)

そして、もう一人のアンパイアは次のように応答すること：

'I agree, penalty on X'	アンパイアはその判定に同意した。有効な抗議があり、Xがペナルティーを履行しない場合、アンパイアはXにペナルティーの信号を発する。
'Disagree'	第2のアンパイアが判定に不同意 — 解決にはさらなる話し合いが必要。
'I did not see'	第2のアンパイアは、このインシデントを見ていない。

“Disagree” (不同意) の場合、アンパイアが速やかに不一致を解決できない限り、抗議への対応は「ペナルティーなし」の信号となる。アンパイアは、アンパイア間の意見の相違がある場合、艇にペナルティーを課してはならない (3.2.1項)。ただし、アンパイアは自分が見ていなかった艇に関する事実について、不同意をするべきではない。

もし**“Did not see” (見ていなかった)** の場合、第一のアンパイアは、十分に確信があれば、抗議があり特定された艇がペナルティーを履行しない場合に信号する判定を、確定すべきである。

規則違反はなかったとアンパイアが確信しているが、それでも艇が抗議する可能性がある場合、その旨を次のような判定として提案する。**“No incident, do you agree?” (インシデントなし、同意しますか?)** 他のアンパイアもこれを追認する可能性が高い。

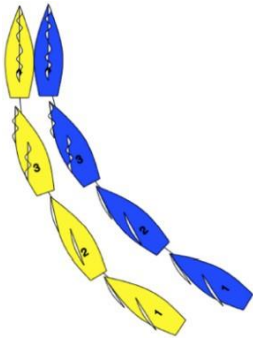
アンパイアが判定を確認したら、まだ有効な抗議 (赤色旗と「プロテスト」の声かけ) が行われていない場合には、それを待つ。そして、規則違反した艇に自発的なペナルティーを履行する機会を与えるため、2~3秒待つ。もし両方の艇が抗議した場合、またはペナルティーを履行しないことが明らかの場合には、より早くペナルティーの信号を発することができる。特にマーク回航後は、間もなくスピネーカーを揚げるので、この信号が遅れないことが重要である。この場所での信号の遅れは、ペナルティーの重さを大幅に増加する。

速やかにペナルティー回航を開始する艇がない場合、1人のアンパイアが **“OK, penalize boat X?” (OK, X艇にペナルティーを課す)** か **“Display Green flag?” (グリーン・フラッグを掲揚)** を提案する。もう一人のアンパイアは同意または不同意で応答し、コドライバーが信号を発する。

4.1.4. アンパイアの対話例

唯一の「正しい」対話というものはない。以下の例は、対話が自動的に判定に至るので、良い対話の典型である。

1. 風下艇のラフィング

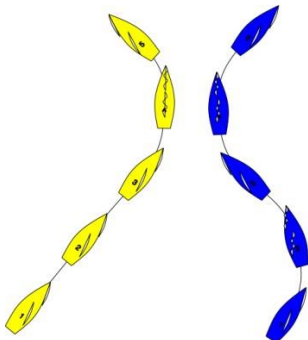


	イエロー・アンパイア	ブルー・アンパイア
1	Leeward right, changing	Windward give, keeping clear
2	Changing, must give room	Keeping clear
3	Still changing	Doing all I can, keeping clear
4	Still changing	Contact. I did all I could. Penalty on you, do you agree.
5	Agree	

各
ポ
ジ
シ
ョ
ン

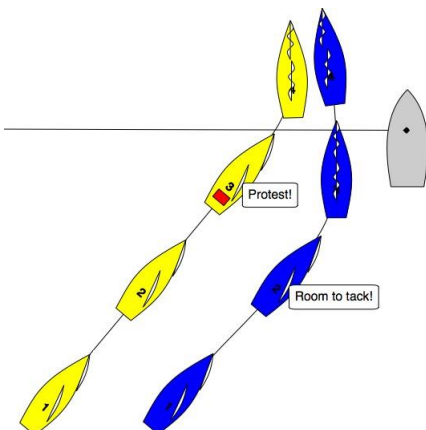
各ポジションで、アンパイアは、航路権を繰り返し述べるのではなく、艇の行動や義務を果たしているかどうかを言っている。また、その言葉は、アンパイアがお互いの話を聞いていることを確認する対話を形成している。その結果、ポジション4で規則違反があったとき、アンパイアはすでに彼らの合意した判定を知っている。

2. 規則15



	ブルー・アンパイア	イエロー・アンパイア
1	Ahead right, holding	Astern give, keeping clear
2	Luffing, tacking, give	Holding
3	Done! Starboard right	Reacted immediately, luffing
4	Changing; Giving room	Doing all I can.
5	No incident. I gave you room. Keeping clear	Agree.

3. ルーム・トゥ・タック



	ブルー・アンパイア	イエロー・アンパイア
1	Leeward right, holding	Windward give, keeping clear
2	(Invalid) hail room to tack	Agree, I am Fetching. Penalty you? I must respond
3	Agree penalty me. Luffing	Protest. No response, penalty me. Keeping clear
4	Tacking. Not keeping clear. Penalty me	Agree. No protest - last incident closed.
5	Penalty both boats	I agree.

4. 意見の相違

アンパイアははっきりと話し、相手の言っていることを意識することで、一つの対話となり、意見が異なる場合は明白になるようにすること。アンパイアは近くに立つか座るかして、エンジン音や風切り音の中でも互いの声が聞こえるように、はっきりと大きな声で話すべきである。

もしアンパイアが結論について明らかに意見を異にする場合、何らかの規則違反が起きたり、競技者が抗議したりする前に、速やかに解決するように努めなければならない。例えば

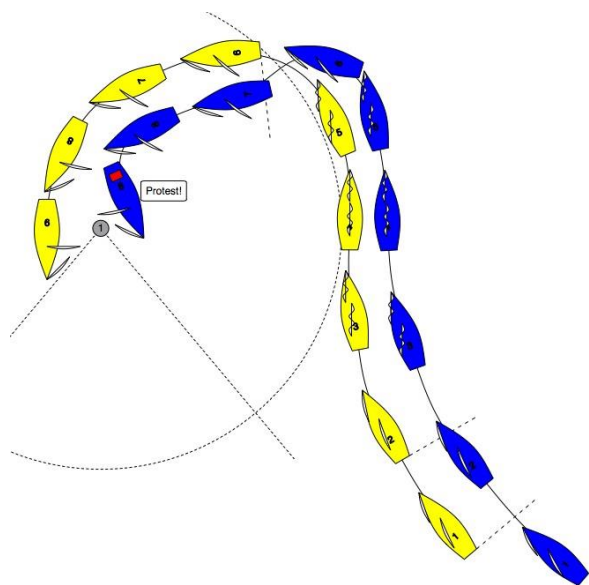
アンパイア1: リーワード ライト。私はクリア・アスターンから来たので、ラフィング・ライトはない。

アンパイア2: ディスアグリー。あなたは2艇身の外から来たので、あなたにはラフィング・ライトがあり、私はキープ・クリアしています。

アンパイア1: アグリー

この不一致は直ちに解決された。しかし、もしアンパイアがどのようにオーバーラップが成立したかに合意できなければ、アンパイアに疑いがあるため、規則17は適用されないと判断することになる（3.1.1項と3.1.2項）。

5. 最後の確かな点



	イエロー・アンパイア	ブルー・アンパイア
1	Ahead right, holding	Astern give, keeping clear
2	Leeward right, luffing rights	Windward give, keeping clear
3	Changing	Keeping clear
4	Changing	Keeping clear. Are you in zone?
5	Negative. Changing	Keeping clear
6	Zone, clear	Must give mark-room
7	Holding	Keeping clear. Can't go inside
8	Proper course	Must give you room
9	No incident?	Agree. Not rounded mark

位置4において、イエローはゾーンの端にいる。イエローのアンパイアは「最後の確かな点」（3.1.3節）を適用し、イエローがゾーンに入ったと確信するまでは、ゾーンの外とコールする。位置6でイエローのアンパイアはイエローがゾーンに入ったことを確信し、ブルーのアンパイアはブルーがマークルームを与えなければならないことを確認する。

位置8で、ブルーは遅れて内側にオーバーラップしたので、対話は規則18.2(c)(2)の適用に切り替わった。ブルーはイエローにプロパー・コースを取るためのルームを与えなければならないが、イエローのアンパイアはイエローがそうしていることを確認する。

6. まとめ

アンパイアは、合意済の権利と理由について、不必要な繰り返しは避けるべきである。そして、インシデントが起きるとともに判定の意思疎通をすることで、アンパイアは

- a. アンパイア間の意見の相違を最小にし、艇による抗議が行われる前に、それを特定し、解決する。
- b. 簡潔な対話を維持し、インシデントに遅れずに付いていく。
- c. 判定を迅速に、かつ、より確信をもってそれを行う。
- d. すでに起こりつつあるかもしれない、次のインシデントのための準備ができています。

4.1.5. 総括表

下の表は、アンパイアがインシデントについて話し判定を下す際に、最もよく使う言葉をまとめたものである。

権利と理由	行動	抗議
Right - Keep Clear (Give)	Holding; Changing (down)	Protest hail; Flag on X
Port - Starboard	Luffing, Bearing away	No incident (no issue; clean)
Windward - Leeward	(Not) Keeping clear; Avoiding	Incident closed (no protest)
Overlapped - Clear (+ahead, astern)	Reacted immediately / late	
Tacking (+ahead, astern, port-side)	Doing all I can / can do more	判定
Returning; Taking penalty; Backing (moving astern, sideways)	Dipping / Ducking / Passing to leeward; Crossing	Do you agree? I agree / disagree / didn't see
	Luffing; Tacking; Done	Incomplete / late protest
義務と機会	(Not) (Above) Proper course	Penalty (on) X (+ the breach)
(Negative) Luffing rights; 17 off, on	Tacked in zone, Fetching	I gained advantage
Zone (+ Overlap, Clear)	In corridor (mark-room) / Wide	Sportsmanship breach
I have / must give (mark-)room	Pumping; Rocking; Sculling	
My / Your mark	Hail (for room to tack); Responding	判定の信号
It's on me / I may .. / My option is ..	Tacking / you tack / late (rule 20)	Green
(Approaching, at) Obstruction	18 off; mark-room given	Red on X
I / you may hail in x lengths; 20 on	Close-hauled; Approaching start	Black Flag on Y
Different leg; Interfering	Contact	Started on port / starboard

4.2 アンパイア艇間のコミュニケーション

折に触れ、RIB同士のコミュニケーションが行われる。これは、インシデントに関する情報を伝えるためだったり、またはすべてのインシデントがカバーされていることを確認するためだったりする。このコミュニケーションは、コドライバーの責任である。

視覚による信号は通常、よりシンプルで邪魔にならないが、アンパイアがお互いを見ていることが必要である。他のRIBの注意を引きこむためには、使えない。

一般的に使われる視覚信号は

- a. 手で頭頂部を繰り返したたく - 'Contact' (接触)
- b. 腕を水平に伸ばす (バウとスターンのギャップにて) — オーバーラップしていない。
- c. 腕を頭の上で垂直に上げる — 「オーバーラップ」または「私がこのコールをできる」のどちらか。
- d. 他のアンパイア艇を指差して — 「あなたがコールしてください」。
- e. 自己を指し示す — 「私がコールできる」。
- f. 親指を立てる (動作をして) — はい
- g. 親指を下げる (動作をして)、首を振る — いいえ

その他の場合はVHF帯の無線機の方が適している。他のアンパイアの対話を邪魔しないよう、送信は短時間で行う必要があり、正式な無線エチケットは必要ない。VHF帯のチャンネルは公共の場なので、アンパイアは無線で個人的な話をするべきではない。無線は特に次のような用途に適している。

- a. 他のRIBに位置取りの意思を素早く伝えることができる。例えば「*Umpire 1*は風上マークへ行きます」。
- b. 他のRIBに、そのRIBのアンパイアが知らないかもしれない事実を知らせる。例えば：
 - i. 「**X** プロテストフラッグ オン」そのRIBが赤色旗を見ることができない位置でない場合
 - ii. 「**X**と**Y**、ネガティブ **17**(セブンティーン)」そのRIBの方に向かって航行する艇間のオーバーラップについて。
 - iii. 「**X**、ゾーンクリア」これを正しく判断するために、より良い角度にいる場合。
- c. インシデントによっては、多くの場合マークにおいて、状況を監視しコールするRIBが、判定の信号を発するには不適な位置にいることがある。その場合アンパイアは、判定の信号を行うのにより良い位置にいるRIBに、判定の信号を委託することもできる。これは明確である必要があり、受け手のRIBは、メッセージを繰り返して、確認を求めることを実践するとよい。

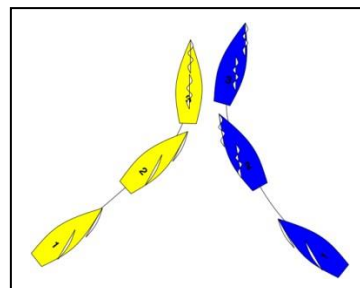
ただし、アンパイアは、インシデントに関する重要な情報を得られることを、決して他のRIBに頼ってはならない。アンパイアは常に、自分の判定に必要なすべての事実を視認するように努めなければならない。他のRIBから提供される追加情報は、ボーナスである。

4.3 重要な事実 (The critical fact)

すべてのインシデントにおいて、アンパイアが判定を下すために立証しなければならない、1つまたは2つの事実 (ファクト) があり、これは**重要事実 (クリティカル・ファクト)** と呼ばれる。これはインシデントの種類によって異なる。経験を積めば、アンパイアは次のインシデントにおけるクリティカル・ファクトを予測し、それに従ってRIBを位置取りし、アンパイア間の対話の中でそれらのファクトを確立していく。

4.3.1. 規則10 アップウィンド

ポート・タックのイエローはスターボード・タックのブルーを避けていなければならない。ブルーが回避行動を取る必要がなく自らのコースを帆走できるとき、イエローは避けているという。唯一のクリティカル・ファクトは、ブルーがイエローを回避するためにコースを変える必要があったかどうかである。この状況は、RIBが2艇の艇の間であって、両方のポートのコースから約45°の位置にいるときに最もよく見える。

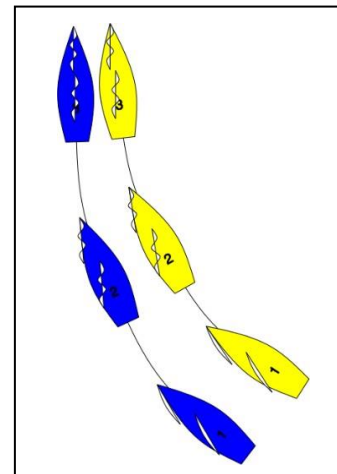


4.3.2. 規則11/16.1 インシデント

風上のイエローは風下のブルーを避けていなければならない。ブルーがラフするとき、イエローに避けているためのルームを与えなければならない。

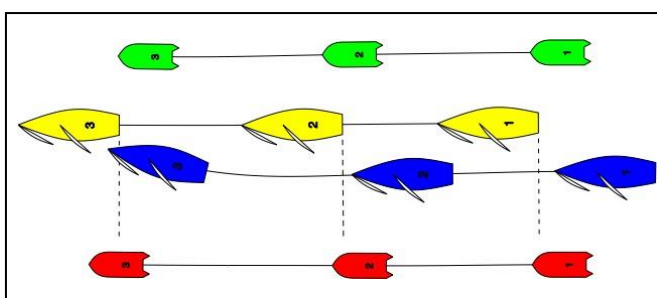
クリティカル・ファクトは、(1) ボート間の隙間（ギャップ）と、(2) ブルーのラフにイエローが即座に反応したかどうかである。

これらの事実（ファクト）によってアンパイアは、イエローが避けていたかどうか、イエローはブルーから避けているためのルームを与えられたかどうかを判定することができる。この状況は、艇の後方からが最もよく見える。RIB は通常、艇と艇の間と同じくらいの近さにいるものであり、艇同士が近づくにつれて近づいて行く。



4.3.3. 規則12/15 インシデント

クリティカル・ファクトは、艇同士がオーバーラップした直後の艇の位置と行動である。



風上のグリーンの RIB は良い位置にいる。そのRIBのアンパイアは、艇がオーバーラップする瞬間を見、そしてそのギャップを見ることができる。レッドの RIB に乗るアンパイアは 3 の位置のギャップを見ることができない。

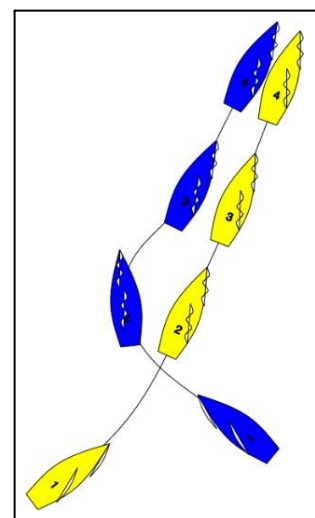
また、艇がオーバーラップするや、グリーンのRIBは、ギャップを見通せるように動くことも容易であり、それ以降のベストポジションとなる。

4.3.4. 「スラムダンク」カバーリング・タック

ブルーがイエローを横切り、ポートにタックする。イエローはラフしてブルーがタックを完了するのを防ごうとする。ブルーは自分自身の行為によって航路権を譲ったので、規則 15 は適用されず、ブルーはタッキング中イエローを避けていなければならない（規則13）。

クリティカル・ファクトは、(1) イエローが航路権艇になった後にコースを変更したかどうか、(2) ブルーが 3-4 の位置で避けていたかどうか、である。

RIBのベストな位置は、最初イエローの風上で、それぞれの艇のコースに対して45°にいることである。これはポート・スターボードの交差のための良い位置で、もし青がタックするとRIBは、ブルーとイエローの間のギャップ、ブルーが避けているかどうか、イエローがコースを変更したかどうかを判定するのに良い位置になる。

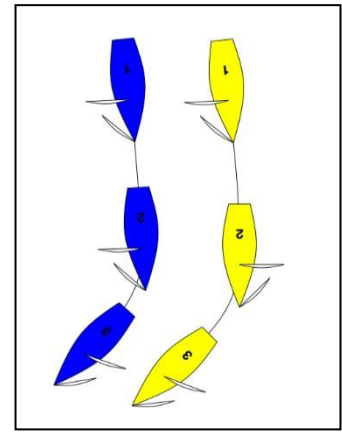


4.3.5. 規則15 (ジャイブ)

ブルーとイエローはダウンウィンドで帆走している。イエローはスターボードにジャイブする。ブルーは即座に反応し、避けていなければならない。

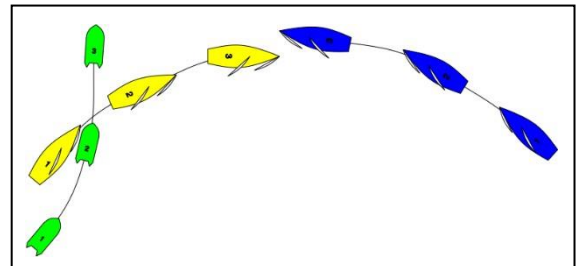
クリティカル・ファクトは、**(1) 艇間のギャップ、(2) ブルーが即座に反応したかどうか**であり、これらが、ブルーが規則10 に違反したのか、またはイエローが規則15に違反したのかを決定する。

RIBは艇の後方近くにおいて、ギャップを見ながら、艇同士が近づくと近づくようにする。



4.3.6. 規則16.2 – 「ハンティング禁止規則」 (“Anti-hunting Rule”)

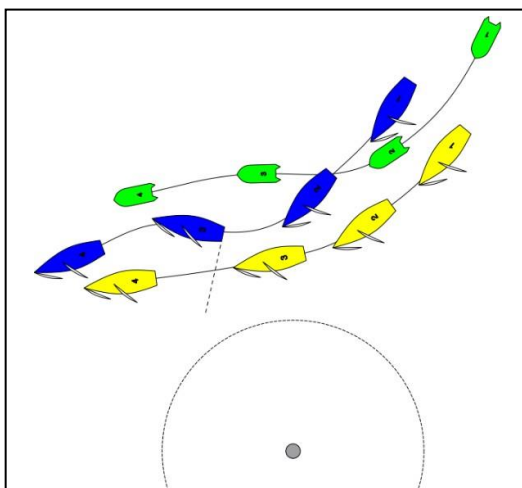
風上に帆走中、ポートのイエローはスターボードのブルーの風下を通過しようとしている。規則 16.2 は、ブルーは、結果としてイエローが引き続き避けているために直ちにコース変更しなければならないような、ベア・アウェイをしてはならないと定めている。



クリティカル・ファクトはギャップであり、ブルーがベア・アウェイしたときにイエローが直ちにコースを変更する必要があったかどうかである。

理想は、RIB はイエローがブルーをダックする（ひよいとベアしてかわす）ことを予期して、すでに黄色の風上にいることである。ただし、アンパイアが、イエローがダックすることを予期してイエローの風下にいる場合には、イエローがダックすることが明らかになり次第、RIB は図に示すようにイエローの後方を素早く横切らなければならない。

4.3.7. 規則17ーオーバーラップの解消



ブルーとイエローはオーバーラップしながら風下マークに向かってダウンウィンドを帆走しており、規則 17 は適用されない。

イエローがラフする。ブルーはさらにラフして、オーバーラップを切ったと主張する。ブルーがベア・アウェイして両艇はオーバーラップする。規則17 は適用されるか？

この状況におけるクリティカル・ファクトは、**(1) ブルーがクリア・アヘッドになったかどうか、(2) イエローが自艇のプロパー・コースを帆走しているかどうか、(3) ブルーが避けているかどうか**である。

RIB は最初ギャップをフォローする。ブルーがラフすることが明らかになると、オーバーラップが解消を判定するため、風上に移動する。艇が再びオーバーラップしたとき、RIB は再びギャップに戻る。

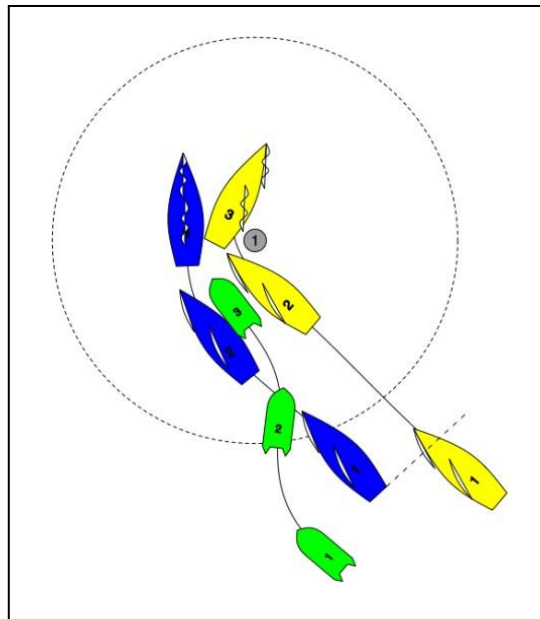
もしブルーがクリア・アヘッドになったかどうか不確かなら、アンパイアはブルーがクリア・アヘッドでないと判定すべきである（3.1.3 節「最後の確実な点」）。

4.3.8. 規則18

ブルーとイエローは風上マークにアプローチしている。イエローはブルーの内側にオーバーラップしてゾーンに入ったので、マーク・ルームを得る資格がある。両艇がマークに到達すると、ブルーはラブをかけ、イエローはタックしてマークを回る。

クリティカル・ファクトは、(1)ブルーがゾーンに到達したときの艇間のオーバーラップ、(2)マークを回航するときの艇間のギャップである。

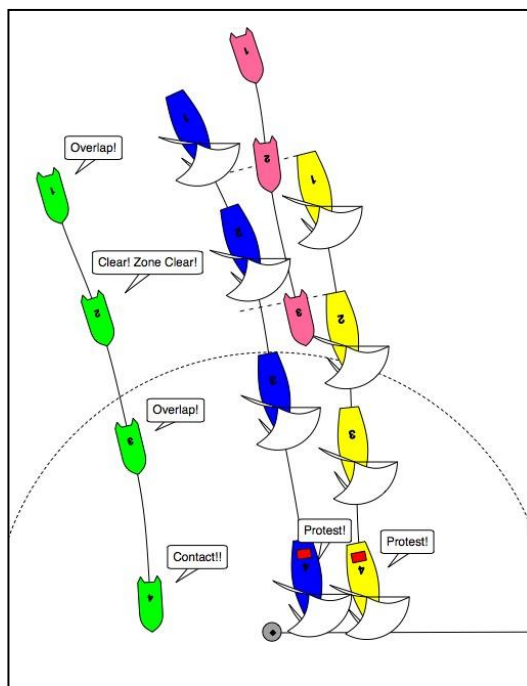
RIB は外側で風下において、ブルーのトランサムと同じレベルにおいて、ゾーンでのオーバーラップを見る。マークルームの関係が確立されるや、RIB は、ブルーがイエローにマークルームを与えたかどうか、ここではタックするルームも含めて判定するために、回航する両艇の間のギャップを見ように、両艇の間に入る。



4.4 ウィング アンパイア

ときには、あるRIBの見る角度から、別のRIBに「オーバーラップ/クリア」「ゾーン」などの追加情報を提供できることもある。標準的な対話の用語を無線では使用する。「No」ではなく「Negative」を使用する。

フィニッシュでは、担当艇がフィニッシュしたRIBは、他のRIBがタイトなインシデントをコールするのを助ける機会がないかどうか、注意を怠らないでいるべきである。



このインシデントでは、グリーンRIBの艇がフィニッシュし、彼らはピンクRIBのために自由にウィングすることができる。

ブルーとイエローがゾーンに近づくにつれて、両者のオーバーラップが重要になる。グリーンRIBがウィングの位置に移動すると、ピンクRIBは艇間のギャップに移動することができる。

ウィングのアンパイアは「**オーバーラップ**」または「**クリア**」をコールし、最後に「**ゾーンクリア**」をコールして、先行艇のイエローがクリア・アヘッドでゾーンに入ったことを示す。

これにより、ピンクRIBのアンパイアは、確信を持って規則18を適用できるようになる重要な情報を得ることになる。

一般的な原則として、無線は、他のRIBに自分が何をしようとしているかを伝えるのではなく、他のRIBが見えていないかもしれないファクト（事実）を伝えるために使用すべきである。

ウィングアンパイアの詳細については、ワールドセーリングIUマッチレーシングマニュアルに記載されている。

Section 5

Umpire

Mechanics

5 アンパイアの方法

アンパイアは、インシデントが起きているときに、インシデントにおける事実を確定し、関連する規則を適用する。有効な抗議があるときまでに、アンパイアは判定の信号を発する準備ができていなければならない。それは艇にペナルティーを履行する時間を与えた後、速やかに行わなければならない。

5.1 アンパイアの過程

インシデントは1艇のRIBに乗った2人のアンパイアにより監視される。各アンパイアは、自分が見ているボートに関連する事実が発生すると、それを述べる。規則違反があった場合は直ちに、または規則違反がない場合はインシデントの終了時に、アンパイアはその判定に合意する。その後、抗議があるかどうか、そして艇が抗議に対応して1回転ペナルティーを履行するかどうかを観察する。

ただし、コドライバーは抗議があった場合にのみアンパイアの判定の信号を発する。抗議の後、関与したいずれの艇も、1回転ペナルティーを履行することで対応することができる。規則違反をし（免責されず）、1回転ペナルティーを履行しなかったいずれの艇にも、たとえ他の艇がペナルティーを履行したとしても、アンパイアはペナルティーを課す。これは、ある艇がペナルティーを履行すればインシデントが終結する、チーム・レースと異なる点であることを注意すること。

もし艇が1回転ペナルティーを履行することを明確に示して応答し、その後それを行わず、その信号が故意に誤解を招くものであったとアンパイアが確信した場合、アンパイアはスポーツマンシップ違反としてQ4.1 (e) に基づくペナルティーを課すべきである。

規則違反があったインシデントでほとんどの場合、1艇だけがペナルティーを受ける。1艇だけが規則を破るか、または他の艇も規則違反したが規則 43.1 により免除されるかのいずれかである。例外は、風下艇が規則 17 に違反し、風上艇が規則 11 に違反する場合である。

5.2 アンパイアの対話 (Umpire Dialogue)

艇が互いに接近していくとき、各艇の権利、義務、行動は、その艇をコールするアンパイアによって言葉で述べられる。対話は常に (a) (b) (c) をカバーし、(d) (e) (f) があてはまる場合は、それらを含む。

- a. 航路権艇、キープ・クリア艇の特定とその理由。
“*I am on starboard, right-of-way,*” または “*I am on port, keep clear*” .
- b. 各艇の追加の義務や機会。
“*I may luff*”; “*I must give mark-room*”.
- c. 各艇の行動。
“*I am changing course*” ; “*I am keeping clear*” .
- d. 艇間に適用される規則が変わる行動や出来事。
“*Tacking*” ; “*Overlap broken*” ; “*Zone*” ; “*Hail for room to tack*” .
- e. 規則違反があったとき、それを特定するための明確な記述。
“*Contact*” ; “*Not keeping clear*” ; “*Changed course to avoid*” .
- f. どの艇が規則に違反したのか（またはどの艇も規則に違反していないという発言）。
“*Penalty on me*” ; “*Penalty on you*” ; “*No incident*” .

この対話によって、インシデントが起きているときに関連する事実が述べられることを確実にする。もしアンパイアが判定に合意しない場合には、たとえ接触があったとしても、どちらの艇にもペナルティーを課すべきでない。セクション 4.1 に、このアンパイアの対話の詳細が記載されている。

5.3 自発的なペナルティー

艇は抗議に対して 1 回転ペナルティーを履行することで対応することができる。これは、艇に、インシデント後できるだけ早く他の艇から十分に離れ、速やかに1タックと1ジャイブを含む回転を行うことを要求する（規則 Q2.2、44.2）。

艇がフィニッシュ・ラインまたはその付近でペナルティーを履行する場合、ペナルティーを履行し、フィニッシュ・ラインのコース側まで完全に帆走してからフィニッシュしなければならない（規則 44.2）。

ペナルティー回転の開始と終了

ペナルティー回転は、十分に他艇から離れた後、艇が回転し始めたときに開始される（規則 44.2）。最終のタックまたはジャイブを完了したときに終了する。タックは、艇がクローズホールドになったときに完了する。ジャイブは、セールが新しい側ではらんだとき、または、すでに艇のスターンが風位を越えている場合は、ブームが中心線を横切ったときに完了する。

このタイミングは、ペナルティーを履行する航路権艇がいつ航路権を失い、その後再び航路権を獲得するか（規則21.2）、またペナルティーを履行する艇が、フィニッシュ・ラインを横切ってフィニッシュする前に、そのペナルティーを完了したかどうかを決定する。

5.4 判定の信号

抗議に続いて、もし規則に違反した（かつ免責されない）すべての艇が自発的なペナルティーを履行した場合には、アンパイアは何も信号をしない。それ以外の場合は、規則 Q2.2 と規則 Q3.1 に従って、アンパイアが信号を発する。

シグナルは、判定に注意を促すための長い音（ホイッスル）と、旗（緑と白、赤、黒）の2つの部分から構成されています。

- a. 緑色と白色の旗は、どの艇にもペナルティーを課さないことを示す。
- b. 赤色旗は1艇または複数艇にペナルティーを課すことを示す。信号担当アンパイアは、ペナルティーを課された各艇を特定するために声かけまたは信号を発する。
- c. 黒色旗は、特定された艇を失格とすることを示す。



付則UFには、アンパイアが判定に必要な事実を把握していないことを示すために、旗（多くの場合J旗）を掲揚するオプションも含まれている。このオプションが適用される場合、この目的のためには緑色白色旗の代わりに使用されるべきである。

旗は速やかに掲揚できるよう、容易に手が届く場所に置くべきである。

アンパイアの信号までの時間は？

アンパイアは艇に応答する時間を与えなければならないが、この時間は規則が許す限り短くするべきである。迅速かつ確固とした判定は、アンパイアがレースをコントロールし続けるのに役立つ。抗議への回答がない間、艇は互いに操船を続けることができ、2回目の抗議になる可能性がある。遅延は、特にフィニッシュ時やスピネーカーを揚げようとしている時など、ペナルティーの重さに影響を与えることがある。

ほとんどの場合、2秒から3秒の間が十分すぎるくらいの時間である。規則違反した艇が他の艇に挟まれている場合、その艇が十分クリアするためにできる限りのことをしているのであれば、時間はもっと長くてもよい。両艇が抗議し、どちらもクリアしようとする気配がない場合、または、シグナルが赤旗で、艇が互いに操船を続けている場合には、時間は短くなるはずである。このような場合、アンパイアの信号の遅れはペナルティーを課されない艇に不利になる。

信号を発するには（規則 Q3.1）

旗には長音1声が伴う。通常は大きな音のホイッスルである。音の長さとは大きさは、すべての信号（赤色旗、緑色と白色の旗、黒色旗）で同じである。旗は、すべてのセーラー、アンパイア、観客に見えるように、2〜3秒間頭上に垂直に立てておく。ただし、ペナルティーを受けた艇がペナルティー回転を開始するときに赤旗を降ろす場合を除く。

アンパイアは、ペナルティーを課された艇を特定するために、声かけまたは信号を発することが要求される。アンパイアは、艇がペナルティーを課されたことをわかったと確信できるまで、指し示しと声かけを続けるのが良い。

5.5 赤色旗ペナルティーの履行 — 規則 Q3.2, 44.2, Q4.1(f)

赤色旗によってペナルティーを課された艇は、1回転ペナルティーを履行することを要求される。その艇は、できるだけ早く他艇から離れ、速やかに1タック1ジャイブを含む回転を行わなければならない。付則C（マッチレース）とは異なり、スタート前のペナルティーはその時点で履行しなければならない。また、スピネーカー・ヘッドがグースネックより下にあることは要求されないが、帆走指示書には安全や艇取り扱い上の理由から制限が加えられることがある。

速やかにペナルティーを履行することは、セーラーとアンパイアが、すでに発生しているかもしれない次のアクシデントに集中できるようにするために重要である。したがって、速やかにペナルティーを履行しない艇は、さらにペナルティーを課されるべきである（規則 Q4.1(f)）。

その手順は、アンパイアがその艇に別の赤色旗ペナルティーの信号を発する。ただし、これは最初のペナルティーを取り消すので（規則Q4.1最後の文）、アンパイアはこのペナルティーが履行されるのを待ってから、さらにもう1つの赤色旗ペナルティーの信号を発する。

同様に、ペナルティーを履行中に、艇は規則 31 や 42 などのアンパイアが発議するペナルティーの対象となる規則に違反することもある。アンパイアは、艇が最初のペナルティーを完了するまで待ち、その後、別の赤色旗ペナルティーの信号を発する（艇が追加の自発的なペナルティーを履行しない限り）。

妨害するリスクを最小限にするため、コドライバーがペナルティーの信号を発したら、ドライバーはRIBとペナルティーを受けた艇の間隔を広げる必要があるかもしれない。ペナルティーの完了を確認するため、コドライバーは艇がペナルティーを課された直後に「*Started on port / starboard*（ポート／スターボードから始めた）」と言うのがよい。

アンパイアは、いくつかの起こりうる問題に注意を払う必要がある：

- a. **スタート前**、艇がラインの後ろに位置するとき、艇とRIBの間には、艇が後進して帆走し、それからペナルティーを履行するためのスペースがあるべきである。
- b. **スタート後**、アンパイアはペナルティーが速やかにかつ完全に行われることを確認すること。戦術的有利を得るために最終タックを遅らせている艇には、速やかにもう一度ペナルティーを課すべきである。
- c. **風上マークでは**、通常、艇は、十分に離れるためにマークの風上へ帆走し、風下のコースに向けベア・アウェイしながらジャイブできるように、最初にタックする。

5.6 ペナルティー回転の中断または妨害

ある艇がペナルティー履行中に、他の艇がコースを変更し、ペナルティー履行中の艇が避けていることを続けるために（規則 21.2）、回転を中断しなければならなくなる可能性がある。このようにペナルティー回転を中断しても、その艇が回転を開始したときには十分に離れていて、中断後速やかにペナルティー回転を再開して完了するのであれば、規則 44.2 の要件に違反することはない。TR Call L2 と World Sailing Q&A 2021.006 を参照。

もしペナルティーを履行する艇が避けていることを怠った場合には、規則 21.2 違反となる。他の艇は、ペナル

ティー履行中の艇を妨害した場合、規則 23.2 違反となる。ただし、その艇が、スタート信号後でプロパー・コースを帆走している場合を除く。これは第 2 章の規則なので、アンパイアは抗議があった場合にのみ判定の信号を発する。

抗議があった場合、規則 23.2 に基づくどのようなペナルティーも、通常と同じように信号が発せられる。一方、ペナルティー履行中の艇が規則 21.2 に違反したとアンパイアが判定した場合、アンパイアは、そのペナルティー回転の終了まで待ち、その後、別の赤色旗ペナルティーの信号を発しなければならない（艇が追加の自発的なペナルティーを履行する場合を除く）。

5.7 複数のアンパイア信号

ある RIB のアンパイアは、他の RIB のアンパイアの判定を決して覆してはならない。

もしインシデントが 2 艇の艇のみの関与だった場合には、担当する RIB が信号を発する 1 つの判定だけでよい（その RIB が他の RIB に信号を発するよう依頼した場合を除く）。他の RIB に乗っているアンパイアが同意しない場合でも、異なる判定の信号を発してはならない。彼らが気付かない事実があるかもしれない。

ただし、いくつかの艇がフィニッシュした後のフィニッシュでは、2 つの RIB が同じインシデントを監視している場合がある。艇からの抗議がある前に、一方の RIB が判定に確信を持っている場合、コドライバーは腕をあげてそれを示すべきである。抗議後、RIB はもう一方の RIB が腕を挙げていないことを確認してから、判定の信号を発すること。

複数艇のインシデント、その一部を各 RIB が見た場合。

各 RIB のアンパイアは、インシデントの自分が責任を負う部分について決定を下し、信号を発すべきである。可能な限り、2 艇が判定の信号を発することは、競技者から矛盾しているとみられる可能性があるため、避けるべきである。もし 2 艇の RIB が異なる判定の信号を発した場合、信号が発せられたすべてのペナルティーは、履行されなければならない。

抗議が 1 つしかない場合、1 艇の RIB が赤色旗を掲揚すれば、もう一方の RIB が緑色白色旗を掲揚する必要はない。もう一方の RIB が 2 本目の旗を掲揚するのは、インシデントが 2 つあり、2 つのペナルティーが課されるべきだとアンパイアが考えた場合のみである。

したがって、競技者にとって最も明快なのは、まず赤色旗が掲揚された場合に、2 本目の赤色旗が掲揚されるのは、2 つ目のペナルティーがある場合のみとすることである。赤色旗を掲げる予定のアンパイアは、規則が許す限りすぐにそうすべきである。緑色白色旗を掲げる予定のアンパイアは、赤色旗が掲げられる時間を見るために、わずかに遅らせるべきである。

5.8 信号の誤り — 規則 Q5.1

アンパイアが一度信号を発したならば、判定を取り消したり、変更したりする正式な仕組みはない。また、アンパイアの判定や処置に対する救済もできないため、間違った艇にペナルティーを課す可能性を最小限にするために細心の注意を払う必要がある。アンパイアが取れる唯一の措置は、レース終了後にセーラーに謝罪することである。

コドライバーは、信号を発する直前の最後の瞬間に、旗の色とペナルティー課す艇を確認することで、誤りの可能性を減らすことができる。旗の持ち手に色をつけたり、旗を異なった場所に保管したりすることで、旗の間違いを減らすことができる。

信号を発している間、艇を妨害する危険性がある。ベストなのは、RIB をフリートと同じ速度で動かし続けることである。減速する必要がある場合、ドライバーは RIB が艇の進路上にいないことを事前に確認するべきである。

黒色旗は他から離して置くのがよい。この信号は急ぐ必要はなく、黒色旗による失格は取り消すことができない。従って、黒色旗の信号を発するという判定は、アンパイアが自らにその判定に改めて焦点を当ててみるための時間を与え、100%正しい判定であることを確認したのちにのみ、発するべきである。

5.9 無効な抗議 — 規則 Q2.1, Q2.2

抗議は、艇が「プロテスト」と声をかけ、赤色旗を目立つように掲揚し、それぞれを最初の妥当な機会に行った場合にのみ、有効である。また、第2章の規則に基づく抗議は、そのインシデントに関与した艇が行った場合にのみ有効である。

赤色旗は、抗議された艇が見ることができるように、目立つように掲揚されなければならない。もし、近くのRIBで艇を見ているアンパイアのどちらも赤色旗を見なかった場合、または赤色旗が非常に短時間、もしくはためらいがちに上げられ、その後隠されたのを見た場合、赤色旗は目立つように掲揚されていないと判定するのが正しい。

声かけは通常、インシデントの直後に行うことができる。最初の妥当な機会にどの艇も声かけしなかった場合、または艇が声かけしたがその後赤色旗を掲揚しなかった場合、アンパイアは速やかに「インシデント クローズ (インシデント終了)」と言うべきである。その後の抗議は無効となる。

無効な抗議があった場合、アンパイアは緑色白色旗を掲げてインシデントを終結させるべきである。

5.10 複数のインシデント； 免罪

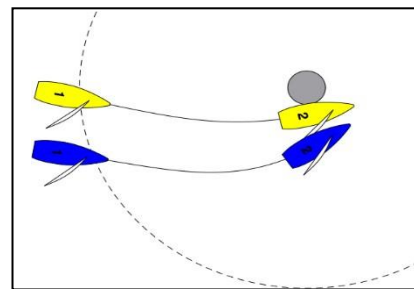
艇からの抗議があった場合、アンパイアは、抗議のあったインシデントで、規則に違反し、免罪されず、ペナルティーを履行しなかった、どの艇にもペナルティーを課す。

アンパイアは、あるインシデントが1つのインシデントなのか2つなのか、そしてどちらのインシデントに対し抗議が成されたのかを判断する際に、規則を正確に適用すべきである。例えば、マークヘアプローチする際にA艇が規則に違反してXとインシデントを起こし、その4秒後にBとXがインシデントを起こすがいずれの艇も規則に違反しなかった場合、そしてその後にXが抗議した場合、アンパイアは最初のインシデントに対しては有効な抗議がなかったとして「No penalty」の信号を発するべきである。

免罪：規則 43.1 に基づいて艇の違反が免罪される場合、規則 43.2 は、アンパイアはその違反に対して艇にペナルティーを課してはならないと定めている。

よくある例としては、艇が、得る資格のあるマークルームを帆走していて、その艇にマークルームを与えるべき艇がマークルームを与えなかった結果、マークと接触する場合である。アンパイアは抗議なしでマークと接触した艇にペナルティーを課することができるが（規則Q4.1(a)）、この場合イエローは免罪されるので、アンパイアはそうしてはならない。

またアンパイアは 18.2(b)の違反に対しては、抗議があった場合にのみ、ブルーにペナルティーを課することができる。抗議がない場合、アンパイアは何の信号も発しない。TR Call M11、E8、J9 も参照。



5.11 OCS、UFD、BFD と記録された艇の特定

メダル・レースでは、OCS、UFD、BFDとなった艇は、できるだけ早くコースから排除される。これは、先頭の艇がフィニッシュ後に失格となり、メディアや観客が不満に思うような事態を避けるためである。従って、付則MRには、アンパイアがこれらの艇にコースからの退去するよう信号を発する規定がある。

ルールQ3.3(a)には、以下のように記載されている：

- a. アンパイアが長音1声とともに掲揚するX旗は、「艇はレース委員会によりOCS、UFD、BFDと記録された」ことを意味する。
- b. アンパイアは、そのような各艇を特定するために、声かけまたは信号を発する。
- c. 特定された艇は、速やかにコース・エリアを離れなければならない。
- d. この信号は、スタート信号後2分以降であれば、いつでも発することができる。

救済の可能性がないため、アンパイアは常に黒色旗信号と同様の注意を払いながら、以下の5段階の手順を踏むのがよい。

1. スタート信号において、レース委員会（RC）はアンパイア無線チャンネルで「クリア・ライン」または「OCS艇あり」のいずれかを言う。
2. スタート信号から2分後、RCはアンパイアに無線で、1艇またはそれ以上の艇がOCS / BFDと記録されたことを知らせる。
 - RCは「N<数量>艇がOCS / BFD、スタンバイ for ナンバーズ（（セール／艇）ナンバーを言うので準備せよ）」と言う。
 - 全てのアンパイアがこれを聞く。RCが、アンパイアが忙しいと判断した場合、送信を少し遅らせることができる。
 - チーフアンパイア（CU）は、「N艇がOCS / BFD」と言い、受信したことを確認する。

OCSの信号があり、全ての艇が戻った場合、RCは**"Negative X-ray"**（ネガティブ エックス レイ：X旗は不要）と言う。

この時、送信が行われなかった場合には、アンパイアはどの艇にも信号を発する必要がないことを知る。
3. RCはOCS / BFDと記録された艇のセール番号を全アンパイアに対し確定する。
 - RCは**"Flag X-ray for boat XXX, Flag X-ray for boat YYY"**（XXX艇にX旗、YYY艇にX旗）等と言う。OCSでもBFDでも同じ文言が使われる。
 - CUは**"Flag X-ray for boat XXX, Flag X-ray for boat YYY"**（XXX艇にX旗、YYY艇にX旗）等と応え確認する。
4. OCS / BFDの艇がある場合、艇に対して最適な位置にいるRIBが、CUに対しコールを行うことを確認し、セール番号を繰り返す。
 - アンパイアは**"Umpire Z is ready to display flag X-ray to boat XXX"**（アンパイアZはXXX艇にX旗を掲揚する準備ができています）と言う。
 - CUは、その番号が正しいことを確認する。
5. 該当のRIBは該当の競技者にX旗で信号を発する。それらの競技者は直ちにコースを離れなければならない。
 - 各RIBはCUに対し競技者に信号を発したことを確認する。これはメディア・コールとして行うこともある。
 - もし艇がOCSの信号を受けてもリタイアしない場合には、その艇は規則Q3.3(a)に違反し、アンパイアは規則Q4.1(f)に従って黒色旗のペナルティーを課すべきである。

上記の手順は、可能な場合に限り、そして他のアンパイアの職務に支障がない場合にのみ実施される。例えば、以下のようなケースでは不可能な場合がある。

- a. アンパイアは、スタート時に規則42に違反した艇にペナルティーを課したり、規則42違反の可能性のある艇を観察したりすることで精一杯である。その場合、CUはRCに通信を待つよう依頼すること。
- b. 天候により無線通信が困難なことがある。情報の正しさに疑問がある場合、CUは、レース中に艇に旗信号はしないことを決定し、その旨をRCと他のアンパイアに知らせるのがよい。
- c. 無線が正常に作動しない、または全く作動しない。この場合、艇には旗信号はしない。
- d. アンパイア艇やコンディションによっては、競技者に近づくことが困難または不可能なことがある。これは、アンパイアが引き波を発生させないようにしなければならない非常に軽風のコンディションや、中～強風で高速クラスの場合などである。

このプロセスは必須ではなく、間違っただけに旗信号をしてしまう可能性がある場合、またはその使用によって他の責務に支障が出る場合には、アンパイアはこのプロセスを使用すべきではない。

5.12 メディアへの対応

アンパイア制フリート・レースは、しばしばメディアの取材を受けることがあり、それは、コース上でのより多くのボートや引き波があることを意味するかもしれない。アンパイアはメディア・ボートを大会の一部とみなし、それに応じて考慮する必要がある。ほとんどのメディア・ボートのドライバーは経験豊富で、干渉することなくフリートに付いて回る方法を知っており、かれらのセーラーや艇への視界を、アンパイアやRIBで妨げてはならない。

アンパイアは、メディア・ボートを自分たちと艇の間に入れ、メディア・ボートの後ろや横で、できれば写らないようにしながら、良いアングルを探ることが望ましい場合が多い。ただし、アンパイアは常にメディア・ボートに目を配り、もしかれらが干渉するようであれば、礼儀正しく建設的な方法で話しかけるべきである。チーフ・アンパイアがメディア・ボートに話しかけ、干渉を減らすための選択肢を議論することが最善であることが多い。

大会によっては、特にメダル・レースの最中には、メディアがアンパイアの判定（ペナルティーと、メダルに影響するような重要なノー・ペナルティー判定の両方）の理由に興味を持つことがある。アンパイアは、メディア・コールを行う際の明確な手順に従う必要がある。例えば：

- a. アンパイア・チャンネルで **“Media, media, media! Standby for media call”**（メディア、メディア、メディア！メディア・コールのスタンバイ）
- b. 数秒待つ（応答は不要）、再度呼び出す。
- c. **” Media call, penalty FRA 142 for not giving enough mark-room to GER 196”**（メディア・コール、GER196に十分なマークルームを与えなかったとしてFRA142にペナルティー）

一般に、情報を受け取る人は通常、規則の専門家ではないので、規則番号や複雑なインシデントの説明は避けるべきだ。

Section 6

Umpire Initiated

Penalties

6 アンパイアが発議する (Umpire Initiated) ペナルティー

ほとんどの場合、規則違反があった場合でも、アンパイアは艇からの抗議に応答してのみ判定の信号を発する。ただし、アンパイアが発議するペナルティーと呼ばれる以下の6つの状況では、有効な抗議がなくてもアンパイアが艇にペナルティーを課すことがある。

これらの状況は、他の艇に抗議することを要求することが不合理または不適切であるかもしれないインシデントに関するものである。規則 Q4.1 は、アンパイアが艇にペナルティーを課すことができるとし、またそのペナルティーに関する裁量権を与えている。一つの大会内でも、また大会間でも、アンパイア間の一貫性が重要である。この章の目的は、アンパイアが一貫した方法でこの裁量を行行使うのを助けることである。

各1回転ペナルティーの信号には、通常の方法で赤色旗が使用される。2回転以上のペナルティーは、1回以上の赤色旗ペナルティーが必要である(1.2項 Q4(b)を参照)。ペナルティーの信号を発するとき、競技者にペナルティーの理由をあらわすと効果的である(明らかでない場合)。例えば、「マーク前のパンピング」。

この章の最後は、抗議に対する判定とアンパイアが発議する判定のプロセスを組み合わせたフローチャートで、結ぶ。

6.1 マークへの接触 (規則 31 の違反) — 規則 Q4.1(a)

艇がマークに接触し、免罪されず、1回転ペナルティーを履行しない場合、アンパイアは赤色旗で1回転ペナルティーを課すべきである。

アンパイアは、艇がマークに接触したことを確信する必要がある。艇が実際にマークと接触するのを見ることが必要である。マークが動いたり回転したりするのを見るだけでは十分ではない。

6.2 違法な推進方法 (規則 42 の違反) — 規則 Q4.1(b)

規則42は、付則P(規則42に関する特別な手順)が適用される場合と同じ基準で判定され、同じWorld Sailing規則42解釈が引き続き適用される。

ただし、付則MRでは、規則42違反に対して艇が受けるペナルティーは、その大会で既に受けた規則42ペナルティーの数に関係なく、常に1回転ペナルティーである(第2章規則の違反と同じ)。したがって、メダル・レースでの規則42違反に対するペナルティーは、それに先立つシリーズ・レースでのものとは別物となる。

軽風のレースではしばしば、規則42の違反は、アンパイアが見てペナルティーを課すべき最も重要な違反である。違反は戦術的違反と技術的違反の2つに分けられる。

戦術的違反は、規則42.1違反である。戦術的違反とは、通常意図的に、近くの艇に対して特定の優位性を得るために艇の速度を増加させる特定の行動のことである。よくある例としては、スタート時に推進する1回ロール・ゾーンの近くでオーバーラップを作るか切るための1回のシートの引き、マーク回航や航路権艇の前を横切るときの1回のボディ・パンピングなどがある。

戦術的違反に対してペナルティーを課すには、アンパイアはその動作によって艇が推進されたと確信する必要があり、通常その動作の結果スピードが増加したことを確認する必要がある。一回の動作による違反は、もう一人のアンパイアが別の艇を見ているであろうから、一人のアンパイアだけが視認することができる可能性が高い。例外は、タックやジャイブでスピードが増している艇である。両アンパイアは、その動作が規則42.1の違反になるかどうかを判断するため、その艇の次のタックまたはジャイブを観察することができる。

技術的違反とは、艇速の変化の有無にかかわらず、規則42.2に違反する、繰り返しの行為のことである。これらの違反は意図的なものである可能性は低く、多くの場合、セーラーの通常のテクニックの一部を形成するも

のである。よくある例としては、スタート時のローリングの繰り返し、リーチでのセールファニングの繰り返し、ダウンウィンドでのローリングの繰り返しなどがある。これらの違反は、通常、両方のアンパイアがその行為を見て、それが規則42.2に違反すると合意した場合のみ、ペナルティーを課されるべきである。

レース前やレース中に、アンパイアは風や波のコンディション、アンパイアをする艇のクラスで起こりやすい違反について話し合うのがよい。例えば、プレーニングやサーフィングのコンディションなのか？艇の自然なローリングを起こしそうな波があるか？

出航する前に、アンパイアは NoR、SI、またはクラス規則によって導入された規則 42 の変更について確実に認識し、理解する必要がある。例えば、メルジェス20クラスでは、スピナーカーのパンピングを許可するために規則42が変更されている。規則 42 の判定に関する詳細については、アンパイアはWorld Sailing ジャッジ・マニュアルを参照すること。[ワールドセーリング・ジャッジ・マニュアル \(World Sailing International Judges Manual\)](#)

6.3 ペナルティーを受けたにもかかわらずアドバンテージを得る — 規則 Q4.1(c)

ある艇が規則に違反してペナルティーを履行したが（自発的に、またはアンパイアの信号で）、ペナルティーにもかかわらず、規則に従っていた場合にいたであろう位置よりも、レースで有利な位置にすることがあり、アンパイアはその艇にさらにペナルティーを課すべきであるということがある。

一般に、ペナルティーを履行した（またはアンパイアからペナルティーを課された）後、その艇が次のいずれかに該当する場合、有利を得たとみなされる。

- a. もし規則を遵守していたならばいたであろう位置よりも、艇団の他の艇に対してより良い位置または場所にいる
- b. その艇が規則違反を犯した相手の艇に対して、より良い位置または場所にいる

もし違反の結果、艇が利益を得た場合、アンパイアはその利益を取り除くために1回またはそれ以上の1回転ペナルティーを課し、それからさらに1回の1回転ペナルティーを課さなければならない。もし違反がなければその艇がいたであろう位置に戻されるだけでは、それは実質的にペナルティーがないことになり、艇は規則を遵守するよりも違反をするインセンティブを持つことになる。

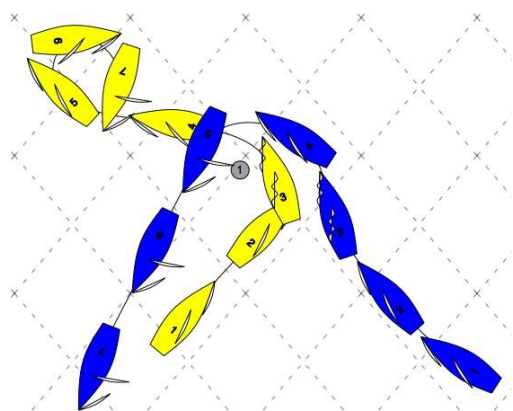
アンパイアはこの可能性に注意する必要がある、もし艇が規則を守っていたらどうなっていたかを判断する必要がある。この規則の適用を説明するために3つのシチュエーションを以下に示す。

シチュエーション 1

ブルーとイエローは風上マークにアプローチしている。イエローはゾーンの内側でタックして規則 18.3 に違反した。イエローは 1 回転ペナルティーを履行する。

ペナルティー後のイエローは、ブルーに2~3艇身差と、インシデント前よりも全体的に悪い位置にいる。

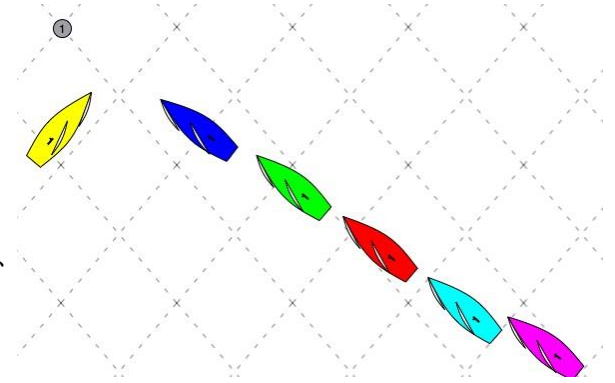
アンパイアはそれ以上の措置を取ることは許されない。



シチュエーション 2

規則を遵守するためには、ポートのイエローは5艇のスターボード・タック艇の後方を通過する必要がある。もしその代わりにイエローが規則18.3に違反してブルーの内側でマークを回航した場合、アンパイアは有利に注意しなければならない。

1回転ペナルティーの後、イエロー色がピンクの後ろにいる可能性は極めて低い。もしイエローがピンクの後ろにいないければ、アンパイアは、ペナルティー回転1回分ピンクの後ろになるまでさらにペナルティーを課すべきである。



シチュエーション 3

ポートの艇 A がスターボードの艇 B の前を横切ろうとする。B は回避行動をとるが、接触して B のマストを損傷し、B はリタイアを余儀なくされる。B からの有効な抗議があり、A は 1 回転ペナルティーを履行し、レースを続行する。アンパイアはどうしたらよいでしょうか？

回答

B 艇はリタイアせざるを得なかった。たとえ考慮すべきフリートに対する有利がなくても、艇 A は艇 B に対して有利を得ており、艇 A に何度赤色旗ペナルティーを課してもこの有利は修正されないため、条件 (b) は満たされる。従って、アンパイアは黒色旗を掲揚して艇 A を失格とする。

要約：有利の判断は難しいが、経験がそれを見抜くのに役立つ。アンパイアはその可能性に注意を払うべきで、艇が規則に違反したとき、その艇がアドバンテージを得るようなインシデントであるかどうかを声に出して検討することが有効である。大抵はそうではなく、1回転のペナルティーでそのインシデントは終結する。

なお、ペナルティーを履行したにもかかわらず有利が得られた場合、抗議は必要ないことに注意すること。必要なのは、ペナルティーを履行したにもかかわらず、有利が残っていることである。

非常に役に立つ経験則として、**"Saved a Turn, or Cost a Turn"**（「ターンをしておけ、さもないとターンをくらう」）がある。ある艇がターンをしないでおく（例：スタート・マークで、逃げる代わりに割り込みする）、または他の艇に、する必要のないターンをさせてしまう（例：マークルームを拒否する）ようなインシデントが、ペナルティーを履行しても有利を得るに至る、最も可能性が高いケースである。

6.4 スポーツマンシップの違反（故意の違反を含む） — 規則 Q4.1(d), (e)

スポーツマンシップの明らかな違反は、たとえ抗議がなくてもペナルティーを課されるべきである。このような違反にペナルティーを課さないでいることは、暗黙のうちにその行為を容認することになり、他の人にも同様の行為を促すことになりかねない。

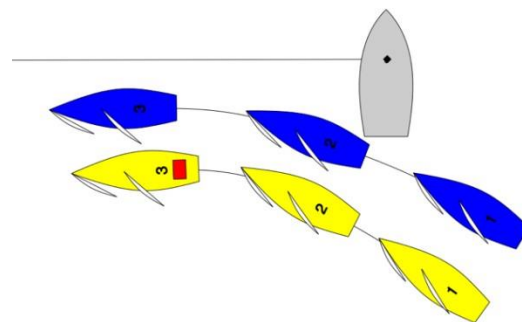
スポーツマンシップの違反とは何ですか？ [World Sailing の「不正行為に関するガイダンス」](#)は、スポーツマンシップの違反に相当する行為に関する最良の指針だ。それには次のように書かれている：

- a. 規則違反したことを知りながら、ペナルティーを履行しない
- b. 不公正な有利を得るため、意図的に規則に違反した

これらはスポーツマンシップの違反である。ペナルティーを課するためには、その行為が故意または計算された動きであり、判断の誤りではなく、どの免罪規則も適用される可能性がなかったことに、アンパイアが完全に納得する必要がある。いくつかの違反の可能性は、有利に関する規則 Q4.1(c)を使って対処した方が良い場合がある。2つの例を挙げる。

a. OCSにならないために規則違反する

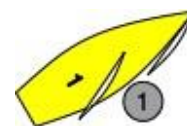
ブルーとイエローはスタートのためにスタート・ラインに近づいている。ブルーは OCS になるのを避けるためにベア・アウェイした。その結果、ブルーはイエローを避けていることができず、イエローは抗議する。ブルーは 1 回転ペナルティーを履行する。



もしアンパイアが、ブルーが不当な利益を得るために故意に規則に違反したと判定した場合には、ブルーに追加の 1 回転ペナルティーを課すべきである。

b. マークに接触したことを知りながら、自発的なペナルティーを履行しない

イエローはは明らかなマーク接触を行ったが、ペナルティーを履行しなかった。他の艇は関与していないので、免罪される可能性はない。アンパイアは規則 31 に違反したとしてイエローにペナルティーを課す。もしアンパイアが、イエローがマークに接触したことを知っていたと確信したなら、イエローが最初のペナルティーを完了したときに、スポーツマンシップ違反で追加ペナルティーの信号を発するべきである。



アンパイアがそう判断する根拠としては、特に激しい接触、マークがボートの側面に沿って転がっていること、またはセーラーがマークを押し退けるなどが考えられる。

その他の例として、スポーツマンシップ違反には以下のようなものがある。

- 言葉による罵り、不必要な怒鳴り声、汚い言葉
- 他者に対する虐め、脅し、嫌がらせ
- 自らの順位を損ねてまで、別の競技者の利益になるように帆走すること
- 相手の判断を誤らせるように、意図的にする声かけ（例：ポート側のスターボードと声掛けする）

マッチ・レース・コール M4 は、どのようなことが、レース・オフィシャルに対する暴言を構成するかについて、次のような指針を示している。

「セーラーが単に不満や失望を表明したり、自分の意見として判定が間違っていたと言うだけであれば、ペナルティーは適切ではない。

「ただし、全体の趣旨が、アンパイアは無能であること、またはペナルティーを課された艇に対して偏見を持っていることを伝えることである場合には、その意図がアンパイアに対してのみ向けられたのか、または近くにいる他のものに対しても向けられたのかのいずれだとしても、ペナルティーを正当化できる。」

「その意図が明らかにアンパイアを侮辱するものである場合には、ペナルティーを課すべきである。」

ペナルティー：スポーツマンシップに対する最初の違反は、通常 1 回転ペナルティーで罰せられるべきである。度重なる違反や重大な違反に対しては、アンパイアは 1 回転より重いペナルティーを課するか、黒色旗で失格させるか、プロテスト委員会に報告することを検討するべきである。プロテスト委員会は、規則 69 に基づく申し立てと審問が適切であるかどうかを検討することができる。

6.5 アンパイアによって課されたペナルティーを履行しないこと — 規則 Q4.1(f)

この規則が適用されるのは、次の 3 つのケースが考えられる。艇が：

- 単にアンパイアによって課されたペナルティーを取らない
- 不完全なペナルティー回転（最終タックまたはジャイブの不足）をする
- 回転の完了を遅らせる（例：レイラインに達するまでタックを遅らせる）

いずれの場合でも、アンパイアは、速やかにもう一度赤色旗ペナルティーの信号を発すべきである。規則 Q4.1 の最後の文には、このペナルティーの信号が発せられたとき、元のペナルティーは取り消されると記載されている。場合によっては、2つ目のペナルティーの信号は単なる「注意喚起」であることもあり得る。

(b)と(c)のケースでは、2回目のペナルティーで十分である。しかし、もし最初のペナルティーが開始されておらず、艇がペナルティーを課されたことを認識していながらそれを無視したり、履行を遅らせたりしているとアンパイアが判断した場合には、2つ目のペナルティーは艇が受けるべき追加ペナルティーとはならない。追加ペナルティーは、艇が最初のペナルティーを完了したらすぐに、もう1本(3つめ)の赤色旗で信号を発すべきである。

付則 Dと異なり、付則 MRには赤色旗とともに回転数の声かけをする規定がないため、1回転ペナルティーのたびに別途赤色旗で信号を発しなければならない。

6.6 コースの帆走をしなかった場合 — 規則 Q4.2

規則 28.2 (コースの帆走) は、艇が次のマークを回航し終えていないか、またはフィニッシュするためにフィニッシュ・ラインを横切っていない場合に限り、コースの帆走の誤りを正すことができるように変更される。規則 Q4.2 は、アンパイアは誤りを正さなかった艇を、黒色旗で信号を発することにより、失格としなければならないと記載している。

したがって、風上/風下コースにおいて、艇が風下ゲートのマークを正しく回らず、その誤りを訂正しなかった場合、アンパイアは次の風上マークを回ったときに、黒色旗信号でその艇を失格とする。これは明らかに重要な判定であり、アンパイアは黒色旗を掲揚する前に、完全に確信しているべきである。信号の前にチーフ・アンパイアに確認するのが賢明かもしれない。

6.7 帆走指示書(艇取扱い規則を含む)の違反。

帆走指示書は、特定のSIの違反に対するアンパイア発議によるペナルティーを許可または要求することができる。これらは、禁止区域への帆走や、艇が支給されている場合、クルーの位置や、いつスピネーカーを掲揚してよいか、いつバウスプリットを伸張してよいかなどの、艇取扱い規則違反に対して適用されることがある。乗艇中やレース中に必要とされたり、許可や禁止されたりする行為のリストがある場合もある。

アンパイアは、このような帆走指示書を注意深く確認し、以下を特定する必要がある：

- a. どの帆走指示が、レース中にアンパイアの判定の対象となるか
- b. このうち、どれがアンパイア発議によるものか、どれが艇からの抗議が必要なものか

帆走指示書に別段の定めがない限り、帆走指示書違反は、抗議に基づき、レース後にプロテスト委員会によってのみ、裁定を受けることができる。

6.8 赤色旗か黒色旗か？

規則 Q4.1 は、その都度赤色旗で示される1回またはそれ以上の1回転ペナルティー、黒色旗で示される失格、またはプロテスト委員会にインシデントを報告するという、選択肢をアンパイアに与えている。

ほとんどの違反に対して、アンパイアはまず赤色旗で1回転ペナルティーの信号を発することになる。もし違反がスポーツマンシップの違反に係る場合、または艇が有利を得た場合には、さらに追加のペナルティー回転の信号を発することがある。違反が繰り返される場合は、通常、赤色旗によるペナルティーが繰り返される。

黒色旗で示される失格は、通常、以下の場合にのみ考慮されるべきである。

- a. 赤色旗ペナルティーの後に繰り返される重大なスポーツマンシップ違反

- b. スポーツマンシップに反する行為で、その艇の帆走を継続させることにより、大会を危うくしたり、他人を危険にさらす可能性がある場合（例：装備を無視した無謀な帆走）。
- c. 第2章の規則違反により、相手艇に傷害または重大な損傷を与えた場合。特に相手艇がレースを続行することが不可能となった場合。
- d. コースの帆走の誤りを正さなかった場合

Section 7

Positioning I

7 ポジショニング 1: コース各所におけるポジショニング（位置取り）の原則

RIBに乗る2人のアンパイアは、判定に必要なすべての事実を見ることができなければならない、そのためにはRIBの良いポジショニングが極めて重要である。アンパイアは、インシデントを近くで、良い角度から見る必要がある。アンパイアは経験を積むことでポジショニングを微調整することができるが、すべてのアンパイアが共有すべき、いくつかの一般原則がある。

チーム・レースとマッチ・レースでは、標準的なポジショニング・プランに従うことが可能だ。フリート・レースでは通常、コースはもっと長く、艇やRIBの数は様々で、フリートはレースごとに異なる分散の仕方を呈し、艇は、ペアやグループになって、コース上のどの場所でも集中して集まることがある。

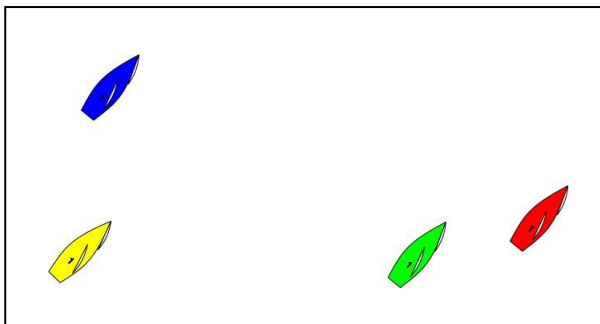
フリート・レースの優れたポジショニングは、アンパイアがチームとして働き、次のセクションで説明する一貫した原則に従うことに基づく。その目的は、2艇以上の艇が交錯する場所では必ず、1艇のRIBが判定できるポジションにいることである。これは、スタートとフィニッシュ、風上と風下のレグでの交差、そしてマークにおいて最も重要である。

優れたアンパイアは、スタート前、マークへのアプローチ、回航そしてマークから離れること、ポート/スターボードの交差の監視など、特定のタイミングで適用するポジショニングに一貫性と再現性のある要素を開発している。これらの「ミニプラン」によって彼らは、事実を収集し、起こりうるインシデントを規定する規則を適用するための、適切なポジションを取ることができる。

メダル・レースでは、通常10艇の艇と3艇のRIBがいる。これは、各RIBがいかなる時も3~4艇をカバーできる必要があることを意味する。特に述べる場合を除き、第7章と第8章ではこの比率を想定しているが、どのようなフリートサイズやRIBの数であっても、すべてのガイダンスは適用される。

7.1 アクティブおよびインアクティブな（Active and Inactive）艇

アンパイアは、インシデントに関与する可能性が最も高い艇に焦点を当てる必要がある。アンパイアは、互いに絡む可能性が最も高い「アクティブなペア」を特定すべきである。



表示されている4艇のボートは、ビートの右側にいる。それらをカバーするRIBが1艇ある。

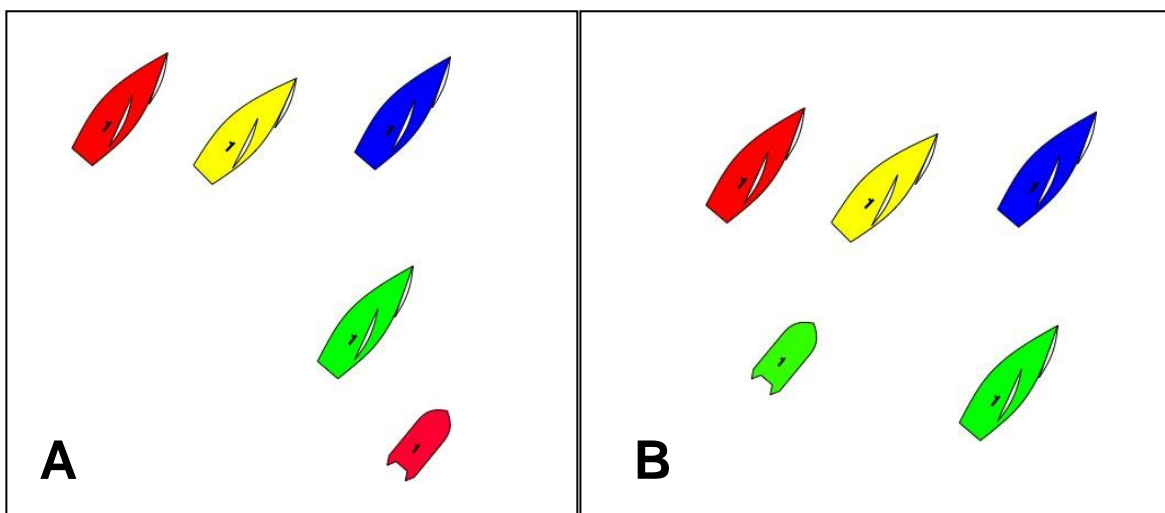
ブルーはイエローの前方にいる。彼女はイエローに干渉することなく、自由にコースを変え、スターボードにタックすることができる。ブルーとイエローは、遠くから見守ることができるインアクティブなペアである。

一方、レッドとグリーンはアクティブなペアである。レッドはグリーンに干渉しないではタックできず、グリーンは自分がレイラインに達するまでレッドがタックするのを止められれば、レッドを追い越すことができる。このペアは、特にレッドがレイラインに近づくにつれて、インシデントを起こす可能性が高い。RIBは、起こりうるインシデントを予測して、このペアの近くにいるべきである。

アンパイアは、どのペアがアクティブになりそうかを絶えず見直し、それに従ってポジションを取るべきである。上の例では、もしグリーンがスターボードにタックしたならば、イエローとアクティブなペアになる。RIBをレッドよりもグリーンに寄せれば、この新しいアクティブなペアへの移行が容易になる。

下の図では、レッド、イエロー、ブルーはすべてアクティブな艇である。グリーンは他のどの艇とも相互作用できないので、インアクティブである。A図の赤のRIBは、グリーンに風下において、アクティブな艇の間のギャップを見ることができないため、悪い位置にいる。

B 図の緑の RIB は、どんなインシデントでもコールできる良い位置にいて、グリーン tack の可能性に注意する必要はあるが、グリーンが tack を開始したときにどうするかはすでに分かっている。



7.2 フリート・レース・アンパイアリングにおける9つの原則

1. 自分の持ち分をカバーする

フリート・レースでは、複数の RIB を使用することが普通である。各 RIB は、フリートの相応の持ち分をカバーし、他の RIB と同じ艇をカバーすることは避けるべきである。

2. 他のアンパイアを信頼して彼らの任務をさせる

アンパイアは常に他の RIB がどこにいて、どの艇をカバーしているかを把握しておくべきである。これにより、すべてのインシデントがカバーされ、同じインシデントが 2 艇の RIB によってコールされないようにする。コドライバーは、他の RIB が予期せず方向転換する可能性があるため、常にこれを確認する必要がある。

3. マークで「レース観戦 (Race Watch)」をしない — 自分の艇とともにいること

アンパイアは、自分の艇がマークを離れるときにマークに残るような誘惑を避けるべきである。マークを離れるアクティブなペアには、彼らを監視する RIB が付いているべきである。

4. 引き波の最小化

アンパイアは、レース艇への影響を最小限にする必要があり、可能な限り、引き波を作るような運転の仕方は避けなければならない。ただし、コールするのに間違った位置にいるよりは、引き波を作る方がましではあるが。具体的な 3 つの助言を以下に挙げる。

- a. ドライバーがポジション調整の必要性を早く察知すればするほど、引き波は少なくなる。
- b. もし RIB が艇の前を横切らなければならない場合には、艇のコースに対して 90° で 5 艇身以上離れて横切ることがベストである。また、ボートの進路上を横切るときにスロットルをニュートラルにすることも、ボートが感じる引き波を最小限に抑えるので、有効である。
- c. 風上のレグで、クローズホールドの方向に走行する場合、ドライバーは、艇が、たとえばるか後方であっても、引き波に巻き込まれていないことを確認する必要がある。なぜなら、それによって艇を継続的に遅くすることになるからである。安全なのは、風位 (head-to-wind) の方向にドライブすることである。

5. フリートのスピードに合わせたドライブ

新しいインシデントに移動する場合を除き、RIB は通常、コースを回するのに、艇のスピードに合わせるべきである。これにより、引き波を最小限に抑え、アンパイアが艇の近くにいることができ、ドライバーとコドライバーは、事実に関する判定を通常容易にする、一定の視角を得ることができる。

6. 意思を明確にするためのポジション取り

アンパイアは、自分たちがどの艇を監視しているか、次に何をしようとしているかを他のアンパイアに明らかにするために、RIBのポジションを取るべきである。

静止しているとき、RIBを次に進行する方向に向けているのがよい。4艇のボートをカバーし、そのうちの1艇もアクティブでない場合、RIBは、当該アンパイアが4艇すべてを監視していることが明らかになるポジションにあるべきである。遠くから、または4艇のうちの最後の1艇と同じレベルから4艇を監視しても、このメッセージは伝わらないだろう。このテクニックは、無線コールの必要性を減らすことにもなる。

7. 付則 Pの「フリートをスキャンする」モードに陥らない

上記の 7.2.6 と一貫することだが、RIB は常に監視の責任を負う艇の近くにいるべきである。この近い位置から、アンパイアは常に次に起こりうるインシデントを探し、それに応じて RIB の位置取りを調整する。もしアンパイアがインシデントが起こりそうなものを見たときに RIB が遠すぎると、正しい判定ができる位置につく時間がないかもしれない。

8. アクティブなペアへの視界を、アクティブでないボートが遮ることがないように

時折、RIBとアクティブなペアの間をインアクティブな艇が横切ることがある。RIBは準備を整え、視界の喪失ができるだけ短くなるようにコースを調整すべきである。

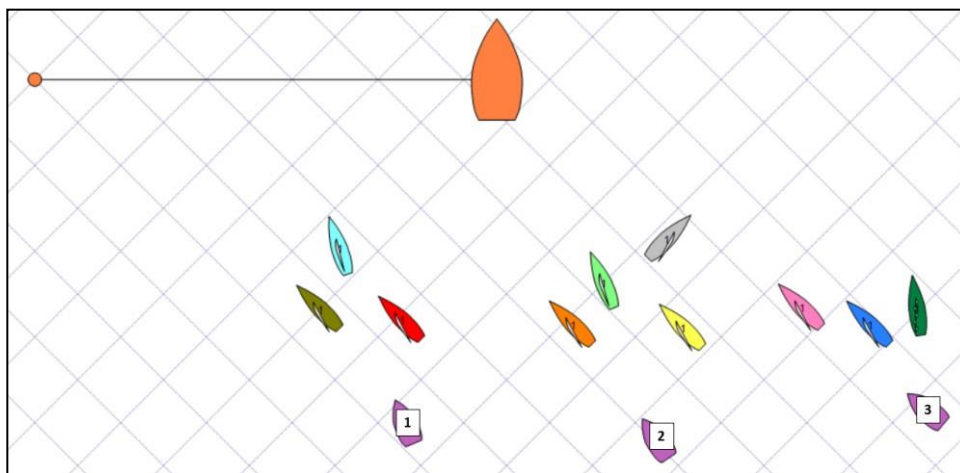
9. 艇が何をするか予測しようとせず、彼らが何をしてもいいように準備する

すべてのセーラーは時として驚くべきことをする。もしドライバーが、近くの艇がすると思うことに従ってRIBを位置取りしたら、時には艇が違うことをして、RIBが邪魔をしたり、回避行動を取らなければならなくなったりして、結果としてアンパイアがコールしていたインシデントへの視野を失うことがある。

その代わりに、ドライバーは、近くにいる艇がとりうるあらゆる行動を常に意識し、計画を立てておく必要がある。特に、近くにいる艇が突然 RIB の方に向きを変えた場合には、ドライバーはどのような行動を取るかを常に前もって知っておく必要がある。

7.3 コース内の特定エリアのポジショニング・ガイダンス

7.3.1. プレスタート



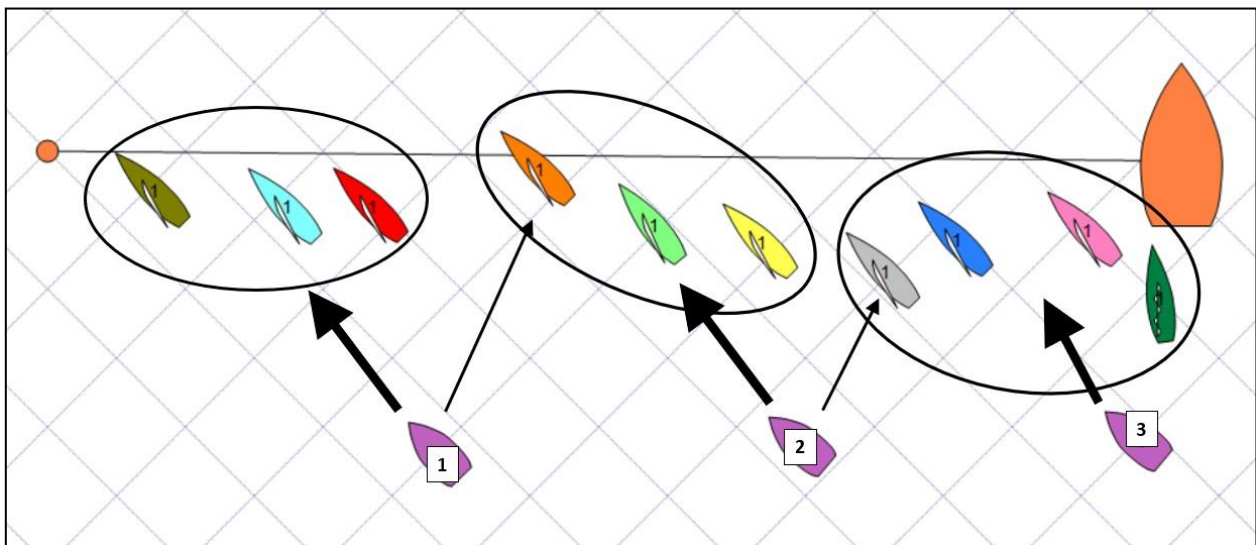
アンパイアは、準備信号から、プレスタート・エリアで所定の位置につくこと。スタート前のペナルティーは通常レースを変えるものではないが、スタート・ラインの後ろに艇が密集しているため、インシデントが発生する可能性はある。

RIBは所定の位置に留まりながら、緩やかにボートに追従するのがよい。艇は、逃げたりより良い位置を見つけたりするために、急速に反転したり、ベア・アウェイしてジャイブをしたりすることがあるので、RIBはそのために艇との間に間隔を空けておくべきである。また、コドライバーは、RIBの後方など、ドライバーが気付かないような予想外の位置に艇がないことを確認する必要がある。

アンパイアは、他のRIBの位置と艇が集まっている場所に注意を払い、フリート全体がカバーされていること、そしてすべてのアクティブな艇群の近くにRIBがいることを確実にすべきである。例えば、スターボードにパイアスしたラインでは、多くの艇が、風下の艇によってCV (Committee Vessel) の右側に留められることになるかもしれない。このような場合、Umpire 3 は CV の右側のグループと一緒にいる必要がある可能性が高く、アンパイア 2 は CV のスターンに移動し、したがってアンパイア 1 も右側に移動する必要があるだろう。アンパイアは、レース中の判定に影響を与えるかもしれないレース委員会の信号 (例えば、O旗、Y旗、コース指示など) に注意を払う必要がある。

7.3.2. スタート・ラインへのアプローチ、そしてスタート

スタート前の最後の1分間に、艇はスタート・ライン上のある位置を目指して走り始め、アンパイアは、互いに絡む位置にある艇に向かって、前進するのがよい。スタート時に最も多いインシデントは風上／風下のインシデントなので、アンパイアは艇間のギャップを注視するべきである。

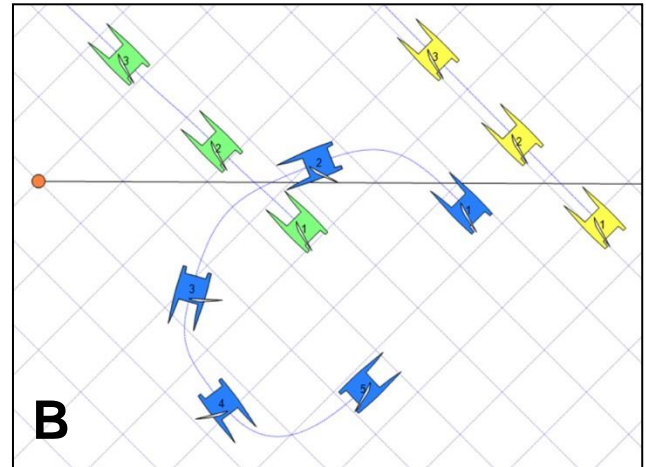
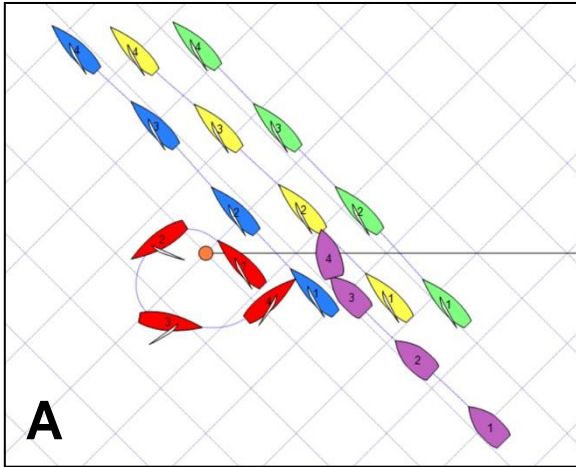


各RIBは自分のグループ (大きな矢印) をカバーするが、隣接するグループの最も近いボートが自分のグループのボート (小さな矢印) と相互作用する可能性があるため、そのボートにも注意する必要がある。

必ずしも、インシデントを最もよく見ることができるのが、2艇のアクティブな艇に最も近いRIBであるわけではない。上記の状況では、もしオレンジが規則 11 を破ったとしてグリーンに抗議する場合には、おそらくRIB2の方がよく見えるだろう。もし抗議が規則 12 (バウ／スターン) に対するものであるならば、RIB 1の方がより良い視界を持つかもしれない。

リソースが限られている場合、アンパイアはライン上のインシデントが最も起こりやすい場所に焦点を当てるべきだ。それは通常、CVまたはピンエンドである。

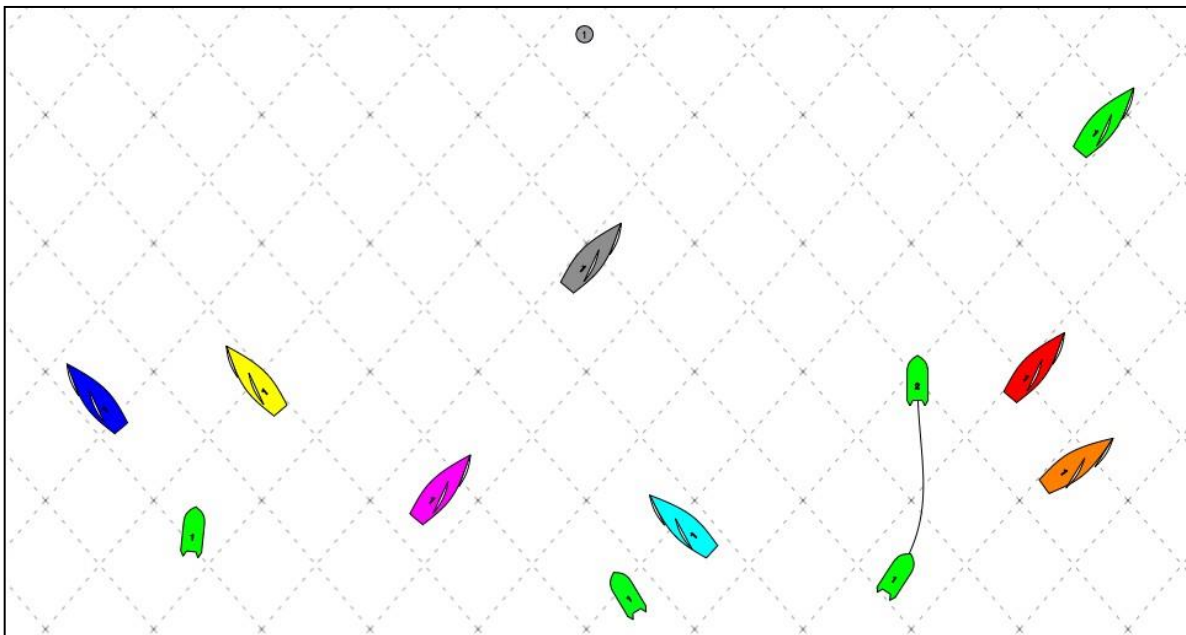
個別のリコール: スタート時、RIBはすぐに前に出てはならない。艇は OCS になるかもしれないし、ペナルティを受けるかもしれないので、RIB の前で回転するスペースが必要である。そのような操船に必要なスペースはクラスによって異なる — ある艇は、ベア・アウェイするときに素早く加速する。モノハル艇では、OCS艇はピンエンドのスタート・マークを回って戻るのが一般的である (A図)。カタマランや他の速いクラス (例えば Nacra) では、OCS艇はしばしば、戻るために大きな旋回をするので、アンパイアはそのような操船に注意しなければならない (B図)。



そのような場合、艇はクリア・ウインドを確保するためにペナルティー回転の最終タックを遅らせるかもしれない。アンパイアは、規則 **Q4.1**（アンパイアが発議するペナルティー）により許可されている場合にのみ、この遅延にペナルティーを与えることができる。これは、元のペナルティーがアンパイアの信号によるものである場合、または違反した規則が規則 **31** であった場合のみ可能である。

7.3.3. 風上へ向かうレグ

ビートでは、**RIB**は左から右へ、前から後ろへ（フリートの後ろに全員いるのではない）と広がるべきである。可能な場合には必ず、**RIB**は、スピードと引き波を最小にするため、風位に向かって（**head-to-wind**）ドライブするのがよい。艇は不意にタックすることがあるので、ドライバーは、近くの艇が**RIB**に向かってタックした場合の対処をあらかじめ知っておくこと。



ビートで最も多い違反は、ポート・タックの艇がスターボード・タックの艇と交差し損ねるか、風下に近づきすぎてタックすることである。この図では、ポートのパープルがスターボードのライトブルーに接近している。近くの**RIB**は、パープルがタックする必要があるように見えるので、良い位置にいる。もしパープルが横切ろうとするなら、**RIB**はもっと進んでパープルに近づくか、ライトブルーの反対側において、パープルが横切るときのバウとスターンのギャップを判定するのがよい。

ダークブルーとイエロー、レッドとオレンジが、他のアクティブな2つのペアである。それぞれ、近くの**RIB**が監視している。

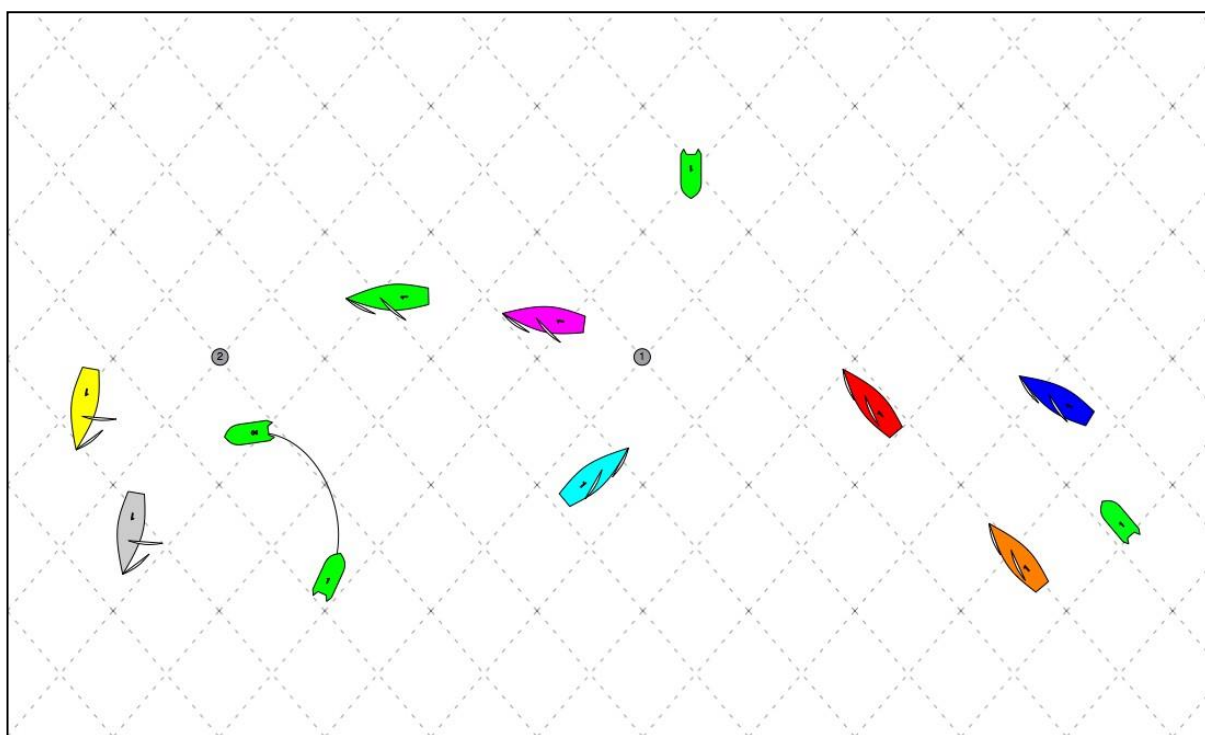
ビートの終わりには、最初の艇（ここではグリーンとグレー）がマークにアプローチして回航するため、1つのRIB（左または右のいずれか）が、間に合うようにマークの風上に移動する必要がある。ここでは、左側のRIBがアクティブなペアになっているが、右後方のレッドとオレンジのペアはインシデントが起これそうもなく、グリーンとグレーはコースの右前方のエリアですぐにアクティブなペアになるであろう。

したがって、右側のRIBが早めに前進し、他のRIBにマークの風上に行くことを告げている。このRIBはオレンジとレッドの後方を横切ることによってフリート内を移動する機会を得た。これに対応して、中央のRIBは自由に行動できるようになったらずぐに、さらに右側に移動するのがよい。

最初のビートでは、フリートの大多数が左側にいるかもしれず、その場合コースの右側にいるRIBの方が上マークの上に移動しやすいかもしれない。もし大多数が右側にいるならば、左側のRIBがこの動きをする方が簡単かもしれない。あるRIBがこの動きをしたとき、他の2艇のRIBはその位置取りを調整するべきである。アンパイアはその位置取りによって意図を明確にするので、ここで無線機を使う必要はないはずだ。

その後のビートでは、フリートが分散している場合、1つのRIBが前方になって先頭の艇がマークを回航するのを見守り、他のRIBや艇の位置によって、残りのフリートまでそこに留まるか、または先頭グループと共にマークを離れる。

7.3.4. 風上マーク



接近したフリートが第1風上マークに集まるとき、各RIBは、それぞれによってすべての重要な事実を見ることができる位置にいる必要がある。RIBが3艇の場合、**ABOVE** (上)、**BELOW LEFT** (左下)、**BEHIND RIGHT** (右後方) のポジションを採用するのが通常である。RIBが2艇の場合は、通常、**ABOVE**と**BEHIND RIGHT**が最適である。複数のRIBからの情報を必要とする判定を行うには、無線通信が不可欠な場合がある。

通常、マークルームを持つ艇は航路権も持っているので、規則 18.2 は主要な問題ではない。規則 18.3、11、12、13、15、31の方がインシデントを決定する可能性が高い。

BELOW LEFT は、ゾーンおよび、とりわけ重要なのは、ポート・タック艇がタックする際に、ゾーンの内側と外側のどちらで風位を越えたかを判定するのに最適な立場にある。通常 **BELOW LEFT** はその後、先頭艇団がマークを離れるのに従って向きを変え、艇団に付いて行く。

ABOVE は、スターボード・タックのレイラインの延長線上にいて、マークにアプローチしてくるオーバーラップした艇間のギャップや、艇がマークに接触したかどうかを見ることができる。アンパイアは、フリート前半において、規則 18.3 (タックした艇がフェッチする艇をクローズホールドより風上に走らせたかどうか) と、規則 13 (ポート艇がスターボード艇の風下でタックする場合) を判定することもできる。

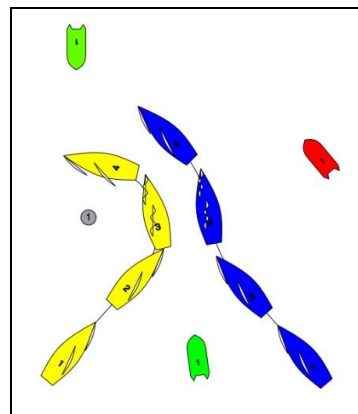
BEHIND RIGHT は、フリート後半のこれらのインシデントを判定することができる。そして、艇がベア・アウェイするとき規則 31 に違反したかどうかを最もよく見ることができるだろう。

フリートがより分散している場合、RIBが担当するグループにとどまり、後方近くから監視し、そして可能であればマークの風下を通過することが、通常は望ましい。

2艇のRIBでアンパイアを行うレースでは、右の図が良い位置取りを示す。通常、左側のRIBはマークの**ABOVE** に入り、右側のRIBは**BEHIND**でスターボード・タック・レイライン上またはすぐ風下に位置する。

ABOVE は、先頭艇団がジャイブしない限り、先頭艇団とともにマークを離れ、ジャイブした場合は、**BEHIND** が先頭艇を引き継ぐ。

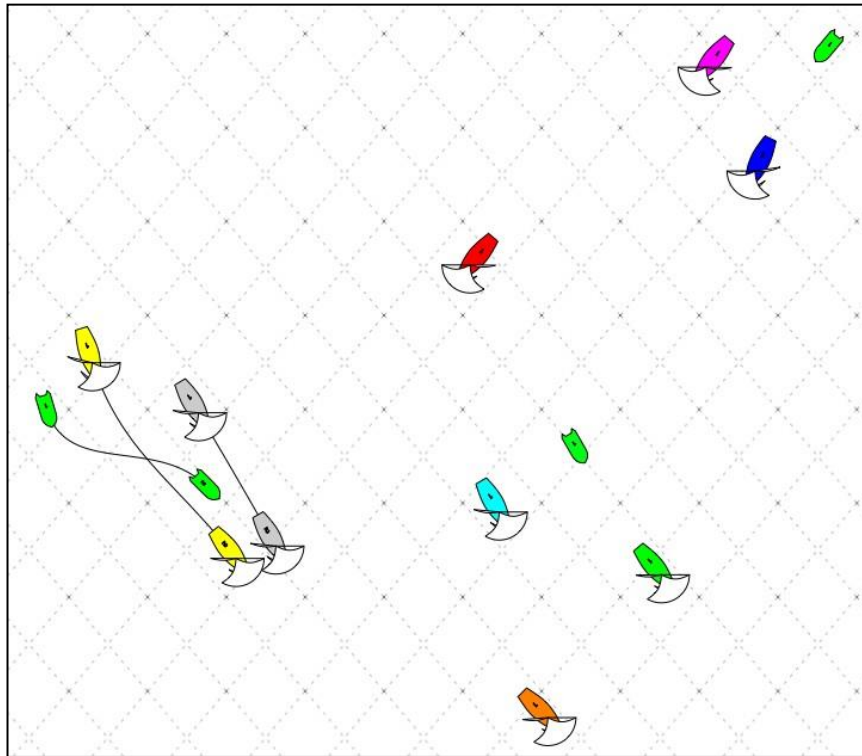
赤い RIB は風上マークのインシデントには不適切な位置である。艇がタックを完了したとき、スターボード艇間のギャップ、艇がマークと接触したかどうか、アンパイアは見ることができない。



7.3.5. 風下へ向かうレグ

通常、**ABOVE**がマークを離れるとき、そのRIBはフリートの外側になり、他のRIBは内側になるだろう。高速艇の場合、ジャイブすると追いつくのが難しくなるため、一般的にフリートの外側にいることは望ましくない。一般的に、RIBは監視している艇と同じレベルにいて、重要な(クリティカル)ポイント(例えば後方の艇のパウ)に並行し、艇間のギャップが問題になったら後方近くに移動するのがよい。ダウンウィンドで最も多いインシデントは、風上/風下の絡みとポート/スターボードの交差である。左側のRIBは、イエローとグレーのオーバーラップ(および、規則17適用かどうか)を見るのによい位置にある。

イエローがグレーに近づくとつれて、RIBはグレーが避けているかどうかを判断するために艇間のギャップに移動する。それに対し他の2艇のRIBは、いるべき場所からは遅れていて、もし艇が絡み始めたら、かれらは良いポジションを取るために加速しなければならない。追いつきながらインシデントをコールするのは簡単なことではない。



前方のRIBは、3艇の真ん中であるグリーンと同じレベルにいるべきであり、後方のRIBはダークブルーと同じレベルとなるようにする。この時、どのRIBもレッドに近づく必要はない。

風上／風下のインシデントでは、通常、後方の艇のパウと並行で、前方の艇の側にいるのがベストである。もし風下艇が先行の場合、その艇はラフする可能性が高く、その場合に風上にいるRIBは風上艇の進路に入ることになってしまう。

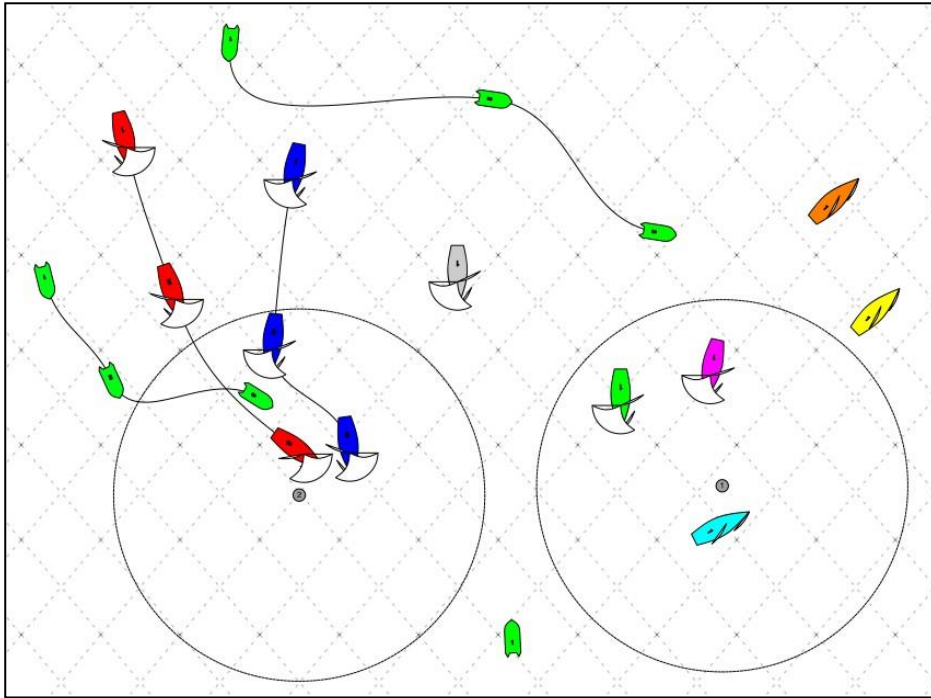
風上艇が先行している場合（図参照）、風上側のRIBだけがギャップが狭くなっていくところを見ることができる。また、風上のRIBはギャップの後方に容易に移動することができる。この状況で、もし2艇のRIBがあるならば、1艇はギャップに入り、もう1艇は「ウィングアンパイア」して無線でオーバーラップ情報を提供することができる。4.4節を参照。

7.3.6. 風下側マークまたはゲート

フリートが競り合っているいる場合、前方のRIBが先行艇と同じレベルでゾーンに到達し、マークまたはゲートの風下に位置取りすることが通常は最善である。後方のRIBは向きを変えて先頭の艇団に伴って風上へ行く準備をするのがよい。フリートが広く分散している場合、RIBは通常、担当するグループにとどまり、明らかな場合にのみ “swap”（交換）すべきである。

図は、そのようなハンドオーバーの例を示す。**FRONT**（フロント）は、オレンジとイエローが右側のマークを回航する際コールし、ゲートの下にとどまる。**MIDDLE**（中盤）はレッドとブルーが左側のマークに近づいてから離れるまで、レッドとブルーと一緒にいる。**BACK**（後方）はレッドとブルーから離れ（いまや**FRONT**が監視しているため）、オレンジとイエローを引き取る。ライトブルーとグレーは単独だが、それでも**FRONT**によりマーク回航を監視されている。

ゾーン・コール。ゲートの風下からではゾーンでのオーバーラップを判断しにくい。ピンクとグリーンがゾーンでオーバーラップかどうかのコールは、**BACK**の責任であることに変わりはない。



もしこれがフィニッシュだったら
(風下ゲートではなく)。

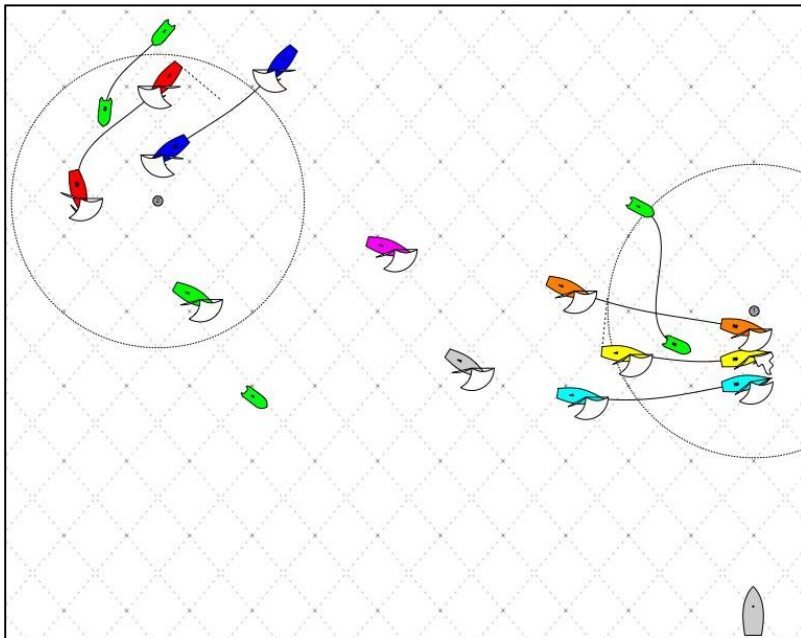
FRONTは、オレンジがフィニッシュした後も、右側のマークとレベルを保ち、その外側とどまるべきである。

MIDDLEは、そうすると、左側のマークにフィニッシュする艇に備え位置取りする。

BACKはラインの間でのフィニッシュ艇を担当する。

7.3.7. リーチング・フィニッシュ

アンパイアは、フィニッシュ・ラインへのアプローチでは接近しているべきである。ここでの判定は艇のフィニッシュ順位に大きな影響を与えるので、迅速に信号を発しなければならない。



リーワード・マークでの**FRONT**は、通常、最終リーチの風上において、オーバーラップを見ることができ、必要であればフィニッシュ・マークで艇間のギャップを見るために移動できるようにするのがよい。

風下にいることは、レグが風下バイアスでない限り、あまり良いことではない。セールがハルへの視界を制限することがあるし、強風やガスティーな時には、加速するためやスピナーカーをコントロールし続けるために、艇がベア・アウェイのためのスペースを残す必要がある。

Section 8

Positioning II

8 ポジショニング 2: マクロとマイクロ のポジショニング

フリート・レースのアンパイアリングでは、ひとつとして同じレースはない。RIB は各インシデントをカバーするために、フリートの他の部分と他のRIB の位置を考慮して位置取りを調整する必要がある。良いポジショニングとは、「マクロ」なポジショニングと「マイクロ」なポジショニングの組み合わせと考えることができる。

マイクロ・ポジショニングとは、RIB が艇間のインシデントを判定するために、艇に対してどのように位置取りするかということである。典型的な風上／風下のインシデントでは、正しいマイクロ・ポジションは、艇間のギャップを見るために艇の後方に位置することであろう。これは、同じインシデントにおける典型的なマッチ・レース・アンパイアの位置取りにたとえることができる。ただし、他の艇やRIB があるため、この位置は利用できないかもしれない。

マクロ・ポジショニングは、すべてのRIB がフリートに対してどのように位置取りするか、である。これは“big picture”（全体像）として考えることができる。フリート内のすべての艇がRIBによってカバーされているか？ 同じインシデントを監視しているRIB がないか？

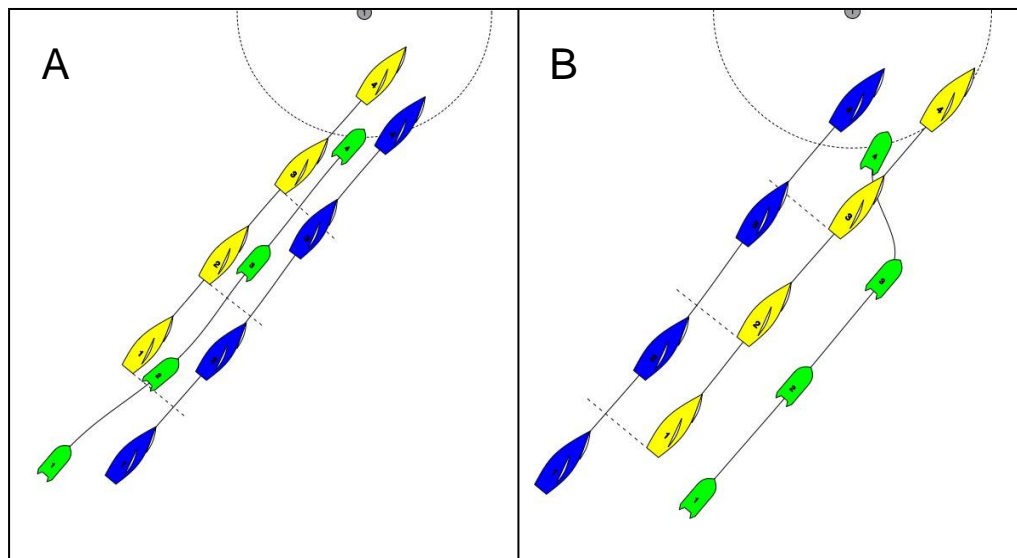
この章では、典型的なコースの各レグにおいて、マイクロとマクロをどのように組み合わせるかを説明する。

8.1 マイクロとマクロのポジショニングの融合

8.1.1. 予測

アンパイアは、適切な位置取りをし、それによりインシデントの事実を確定し、それから判定を下し信号を発することができるように、起こりうる状況を予測する必要がある。経験を積むことで、アンパイアは、与えられた位置で艇が取るかもしれない動きや、起こりうるインシデントを最もよく見るためにどこにいるべきかを、熟知するようになる。

例：ポート回りの風上マークへのアプローチ



A図 では、ブルーは、艇同士がゾーンでオーバーラップしているかどうかに関係なく、マークルームを与えることが要求されるので、ゾーンのコールは重要でない。アンパイアはオーバーラップを判定するためには動かず、艇間のギャップを見るために最適な位置にとどまる。

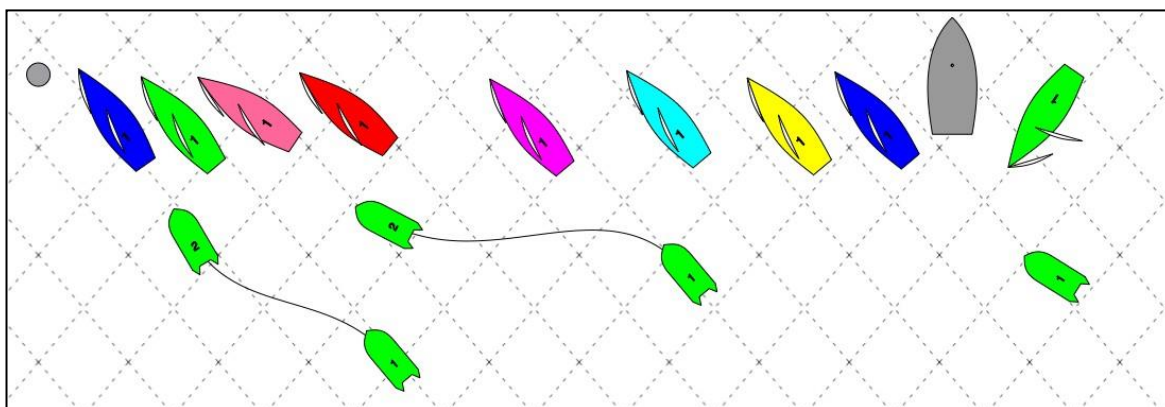
B図では、ゾーンでのオーバーラップが重要であるため、RIB は風下に位置し、クリア・アヘッド艇のスターンラインと一直線になる。マークルームの関係が確立されるやいなや、RIB は艇間のギャップに移動する。

アンパイアは、対話の中に、起こりそうな戦術や動き、そして起こりうる規則の切り替わりを含めるようにするのがよい。そうすることで、正しい判定をするために、適切な場所において、関連する事実をコールする機会を最大化することができる。

8.1.2. チームとして活動する

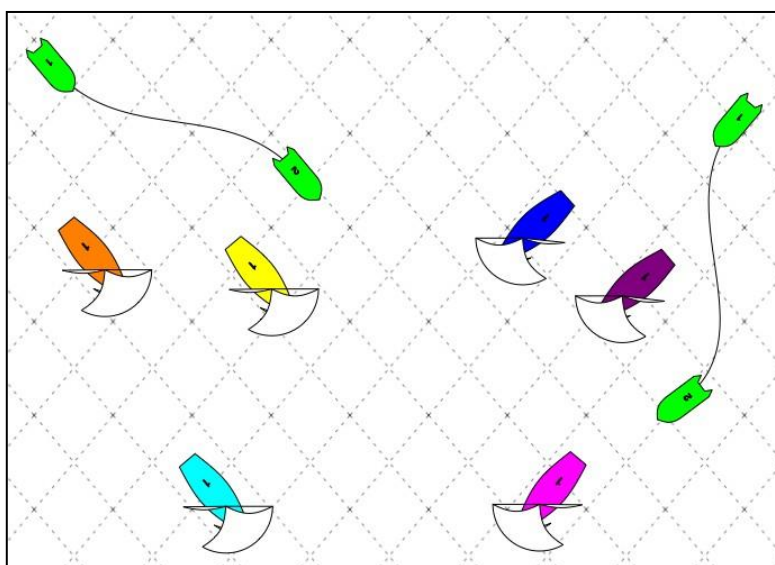
良いアンパイア・チームの証は、ラッシュして走り回るのを最小限とし、RIB が無理なく同調して動くことにより、あらゆるインシデントをカバーすることである。

例：スタート・ラインへのアプローチ



スタート前の最後の30秒間、艇はスタート・ラインに沿って並び、3艇のRIB は、それぞれが約3分の1の艇を監視している。スタートが近づくと、中央のUmpire 2 は、中央の艇がアクティブでないのを見て、ダークピンクがグリーンとレッドに絡むのを見るためにピンの方へ移動する。ピンエンドにいるUmpire 1 は、ピンマークとブルーとグリーンだけに集中できるようになった。これらの位置の変更は、自動的に行われるべきである。各RIB は他の RIB が助けを必要としているかどうかを常にチェックし、必要に応じてサポートするために移動する。無線でのコールは必要ない。

8.1.3. 風下へ向かうレグにて



3艇の艇からなる2つのグループが反対タックで集まってきている。それぞれのグループで後方のペアがアクティブで、後方にあるRIBがギャップを監視している。

グループが出会うとき、ポート・スターボードの交差が3つあり、RIBはそれらをコールする位置に移動する必要がある。

極めて重要なのは、両方のRIBが後ろに取り残され、前のペアのアクシデントを見逃し、その後追いつかなければならないようなことに、ならないことである。

オレンジとイエローを見ているRIBは、容易に真ん中に移動することができ、まずブルーとイエロー、次にパープルとオレンジの、後方で2つの交差を見ることができる。

このRIBは、このように動くことで、もう一方のRIBに両方の後方の交差を監視していることを知らせる。もう一方のRIBは、後方のRIBが見ることのできない、ライトブルーとピンクの間の交差をカバーするために前進することによって応答する。スターボードの艇の航跡を追うことで、前進するRIBは安全であり、引き波によってどの艇の邪魔にもならない。

もしポートの艇がラフして後方を通過する場合には（あり得ることだが）、RIBはコースを維持し、サイドを交換するのがよい。

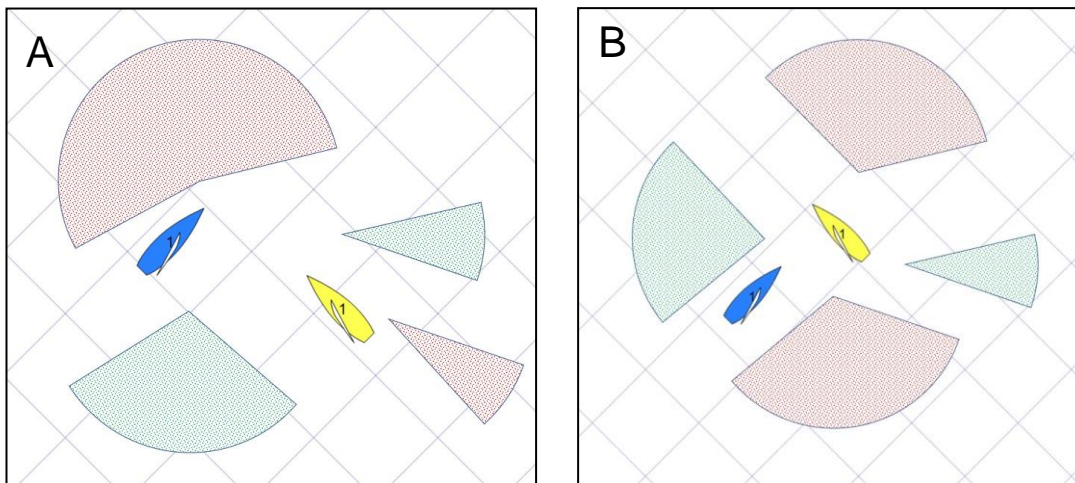
8.2 風上へ向かうレグ（アップウィンド・レグ）

8.2.1. マイクロ・ポジショニング

アップウィンドで最も一般的なインシデントは、ポート／スターボードの交差である。規則10違反があったかどうかを判定するために、アンパイアは以下を見る必要がある：

- i. スターボード艇のバウとポート艇のスターンの間の距離
- ii. コース変更するための、スターボード艇のヘルムスマンまたはラダーの動き

A図で、ポート・タックのブルーはスターボード・タックのイエローの前を横切ろうとしている。RIBは赤の区域には入ってはならない。そこからは、交差するときの艇間の距離の判断が難しいからである。緑色の部分がより良い位置である。



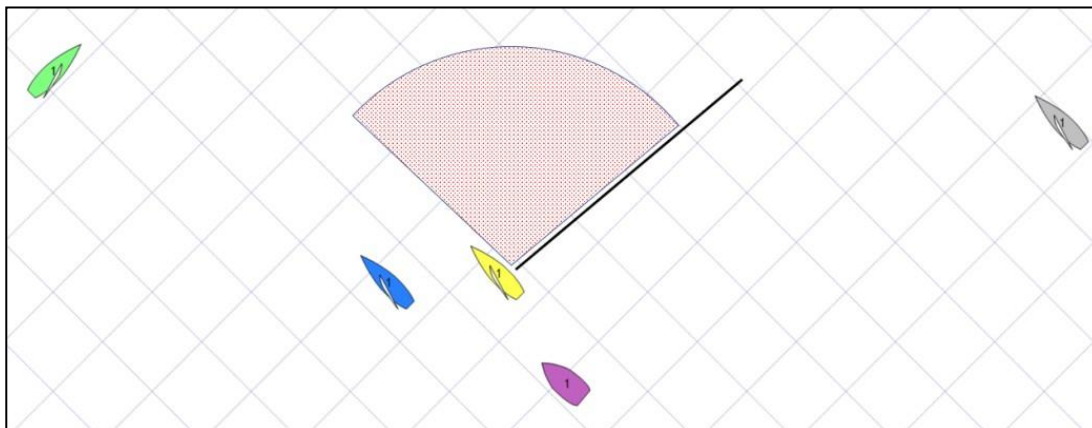
B図では、スターボード・タックのイエローがポート・タックのブルーの前を横切っている。規則違反の可能性は低いですが、アンパイアは2つの可能性があることに注意しなければならない。ブルーが交差を見誤って接触するか、またはイエローが交差してすぐにタックして風上／風下のインシデントを起こすかもしれない可能性である。赤の区域にいるRIBは、艇が交差するとき接触を見ることができない。左側の緑色の区域は、イエローがタックする可能性が高い場合に、次のインシデントがよく見えるので、最適である。

右側の緑のエリアも、特にイエローがタックしそうな場合や、アンパイアが交差の後にイエローについていきたい場合に適している。

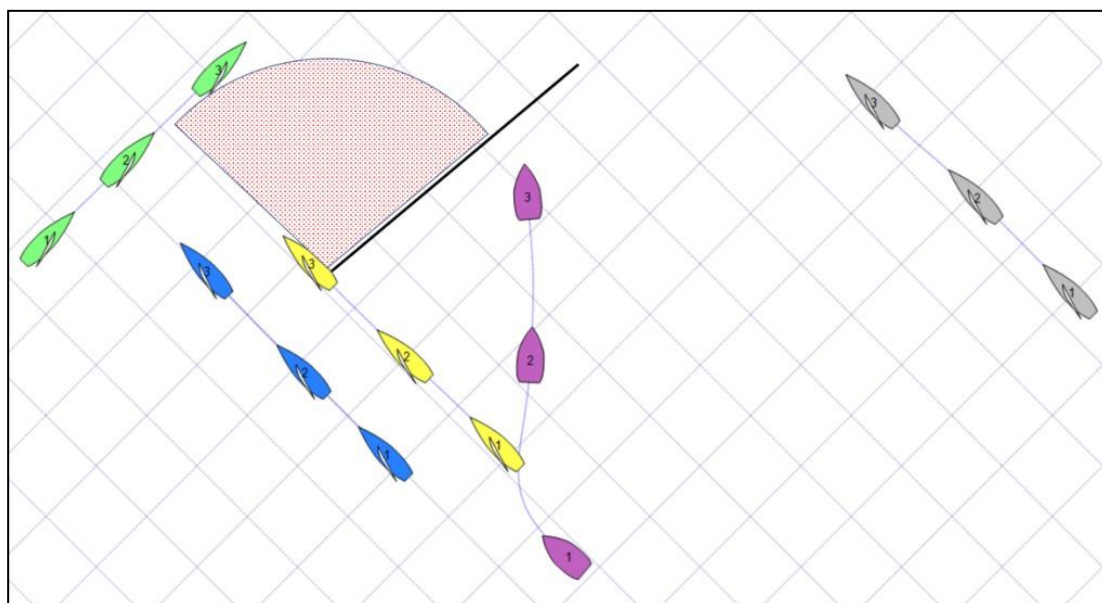
8.2.2. マクロ・ポジショニング

艇間を風上に向かって移動する

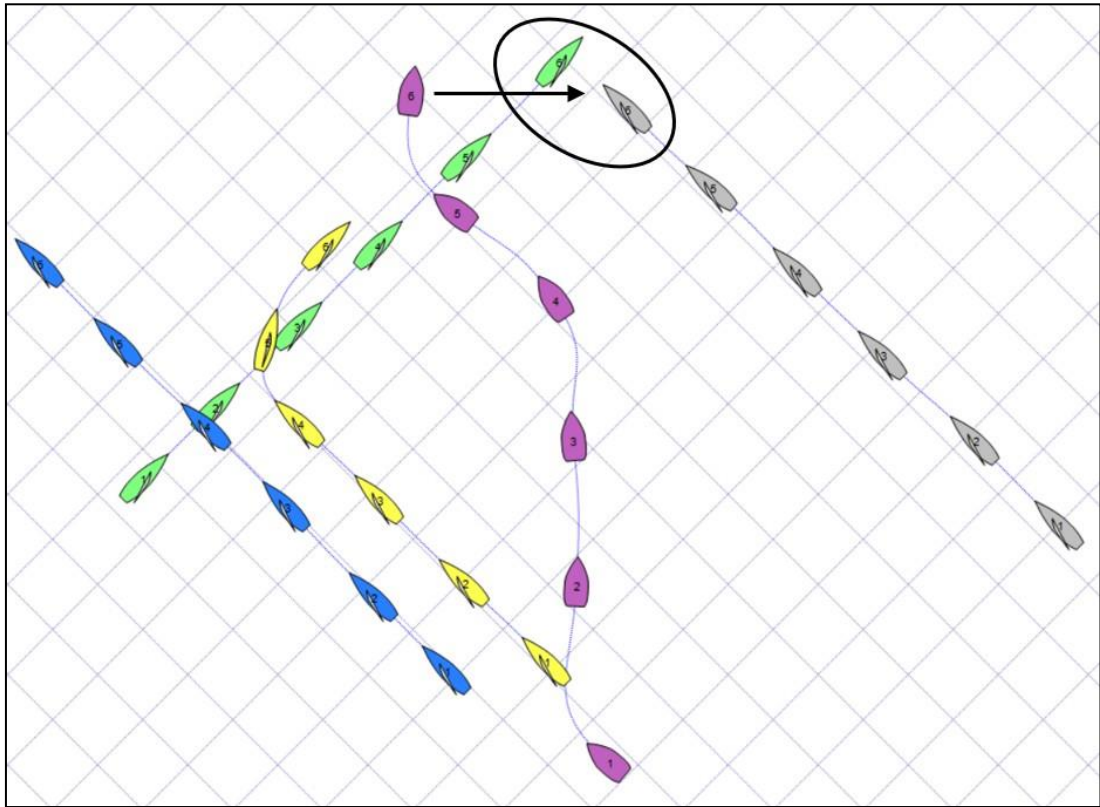
多くの艇がいて、いくつかのインシデントが発生する可能性のあるフリートにおいて、すべてのポート/スターボードのインシデントに対して正しいマイクロ・ポジショニングを達成する必要がある。これは通常、フリートの左右いずれかの側にいるRIBよりも中央のRIBの方が難しい。RIBは、アップウィンドで帆走する艇の前を、スピードを上げて横切るべきでは決してない。したがって、最も重要な要素は、横切る可能性を早期に発見し、新しい位置に向けゆっくり移動する十分な時間とるようにすることである。



図では、紫の RIB（中央）がブルーとイエローを監視しており、フリートの前方中央でグリーンとグレーの間にインシデントの可能性はある。紫色のRIBは、ブルーとイエローを左サイドにいるRIBに任せ、艇に引き波をあてることなく前方に移動する必要がある。RIBのルートは主に2つの要素で構成されるべきである。



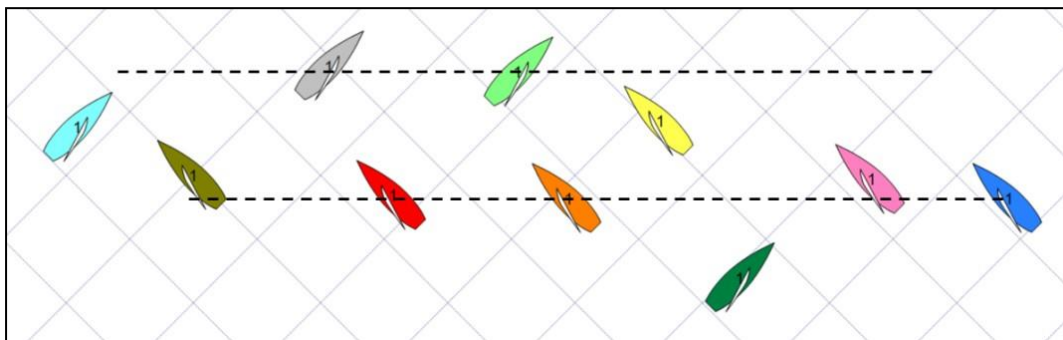
はじめにRIBは向きを変え、スピードを少し上げながら風位に向かって（head-to-wind）ドライブする。このとき、RIBはイエローのスターンラインの後ろにとどまる。これは、引き波が艇にかかるのを防ぎ、もしイエローがタックしてもRIBの前を横切ることができることを意味する（減速が必要な場合もある）。



ポジション 4 では、RIB はイエローから十分に離れているので、イエローがタックしても RIB は、イエローを妨げることなく、前方を横切ることができる。この時点でアンパイアは、グリーンとグレーとの間のインシデントをコールするための、よいマイクロの位置に行くことに狙いを定める。グリーンが横切ろうとしているとき、RIB は速度を落とし、グリーンの後方を通過するように向きを変えて、理想的な位置に到達するようにする。

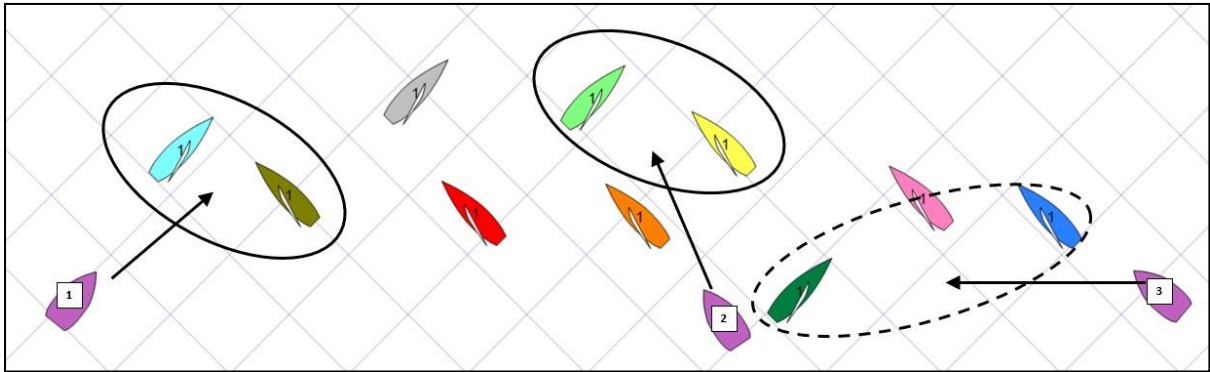
RIB の位置は、グリーンがグレーの後方を通過する場合にも完璧である。もしグリーンがグレーの風下にタックする準備をしているのであれば、RIB はポジション4 で方向転換しない。それによりギャップの間に入ることとなり、どんなコールもできる、よい位置になるはずである。

RIBの相互作用（アップウィンド）

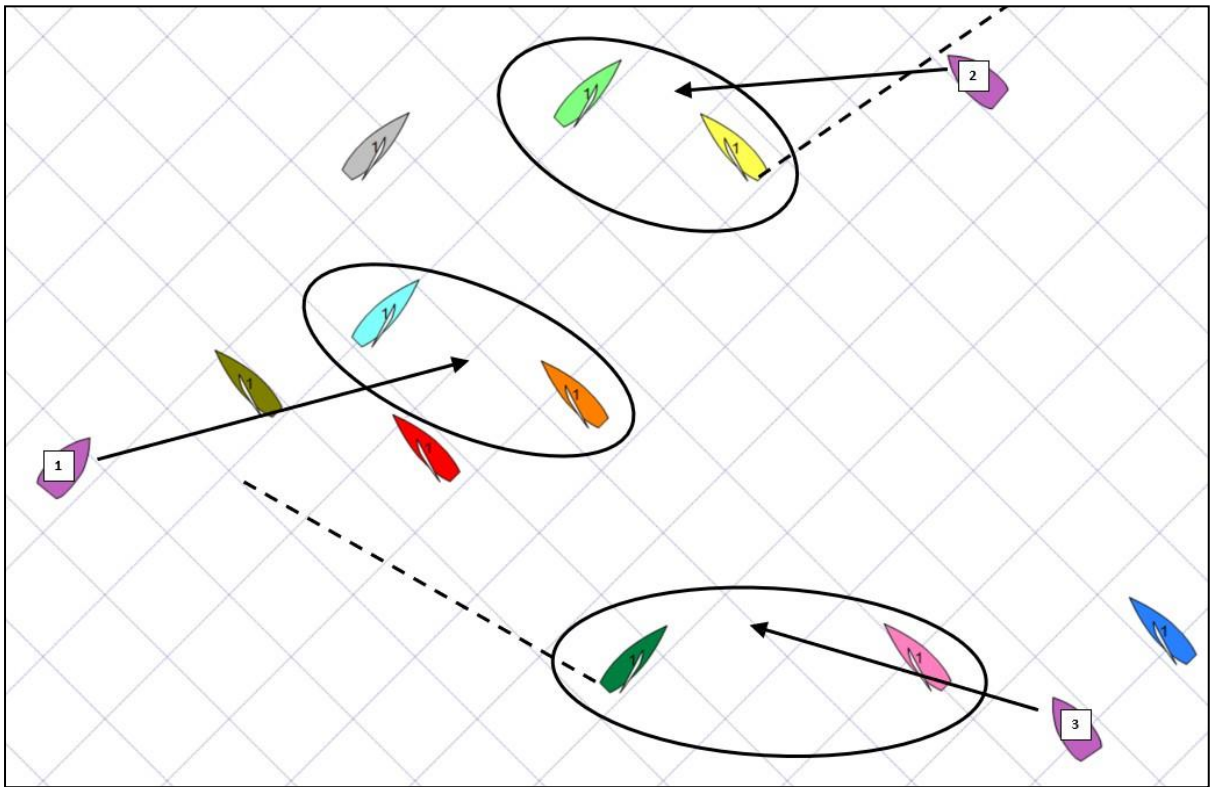


最初のアップウィンドのレグでは、ほとんどの場合、艇は接近し、同じ「はしごの段」の上になることになる。たとえ2つの艇列があったとしても、その間にRIB を配置することは通常不可能であり、賢明でもない。アンパイアはフリートの後ろからほとんどのインシデントを見ることができないはずで、RIB は左右に移動して良い視認角度を保つことができる。

RIB は、自分たちの間でインシデントを分担する。コースの真ん中にハンデを負った艇（OCS艇など）がいるかもしれないので、中央のRIB 2が一番大変な仕事かもしれないが、慎重に位置取りをすれば、以下のように前方の艇団のグリーンとイエローの間の交差インシデントを見ることができる。



2回目のアップウィンド・レグでは、艇団はより分散することが多いので、RIBは「ライン」モードから「グループ」モードに切り替え、グループと同じレベルを保つようにする。



RIB 2 (front) は、グリーンとイエローの間の交差と、次のグレーとイエローの間（グリーンがタックした場合にはグレーとグリーン）の交差をコールする。RIB 2 は、イエローがタックした場合に備えて、前に出過ぎないように注意し、引き波や妨害を起こすことがないように、ライトブルーから目を離さないようにしなければならない。

RIB 1 (middle) は、オレンジとライトブルーの交差をコールする。RIB 1 はレッド艇に注意し、重要な瞬間にレッドが視界を妨げないようにする必要がある。交差後、RIB 1 はポート方向に旋回し、スターボード・タックにいる3艇のグループに留まるのがよい。

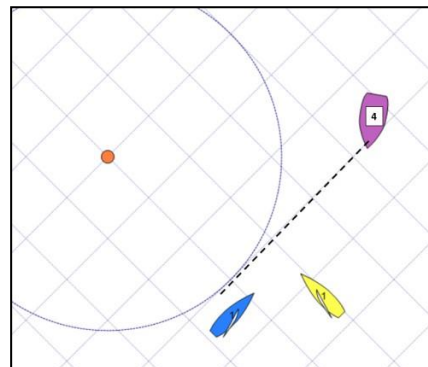
RIB 3は最も簡単な位置で、グリーンとピンクの間のインシデントを後方からコールする。もしグリーンが横切ろうとした場合には、RIB 3は少し上に移動するのがよく、それによりピンクが後ろを通過するときのパウ-スターン間のギャップを見る完璧な視野を得、続いてグリーンとブルーのインシデントを確実にとらえる。

8.2.3. 風上マーク-4艇のRIBを使ったアンパイリング

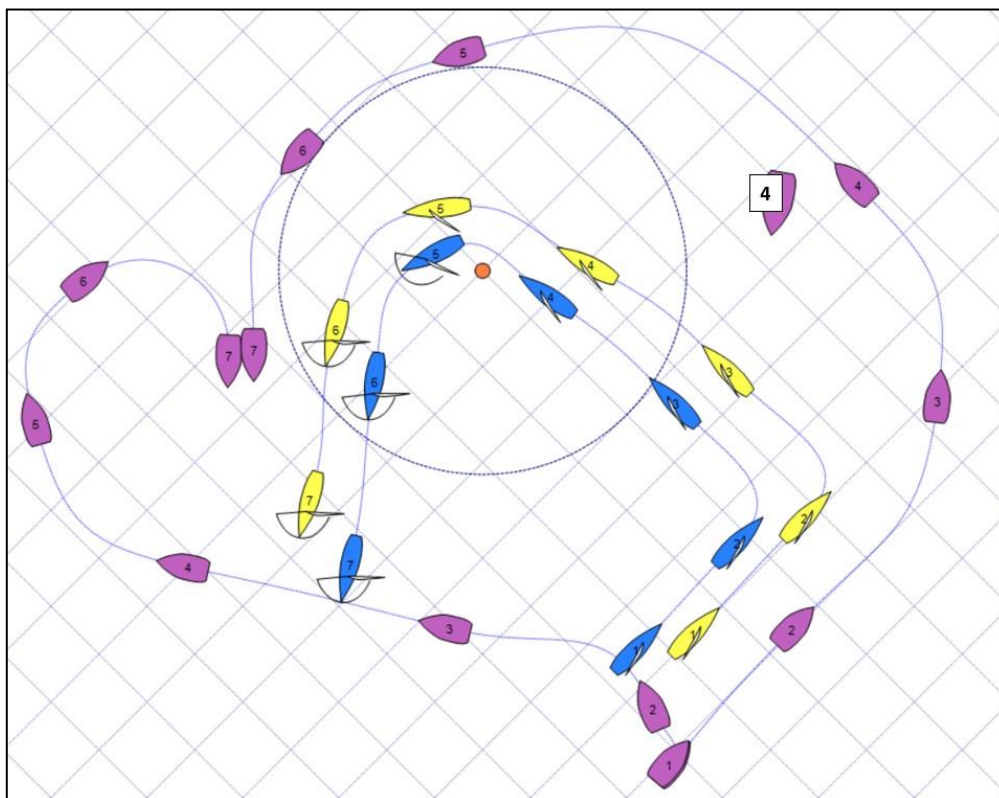
インシデントは、風上マークで、特に1ラップ目で、発生しやすい。リソースが許す限り、多くの大会で風上マークでの支援に4艇目RIBを使用する。RIB 4はレースのスタートから最後の艇が最終回航を終えるまで、このマークで待機し、それからフィニッシュまで、この最後のグループと同じレベルについて行く。

ゾーンのコールは Umpire 4 の責任となる。

マークの風上からではそれを正確に見ることはできない。図は、通常リバーシギアを軽く使うことで維持できる、良い位置を示す。他のRIBは、先頭艇が風上マークに到着したときに風上マークにいるためにラッシュする必要はなく、その代わりにマークから離れる艇を見ることができる位置につくことができる（通常はダウンウィンド）。

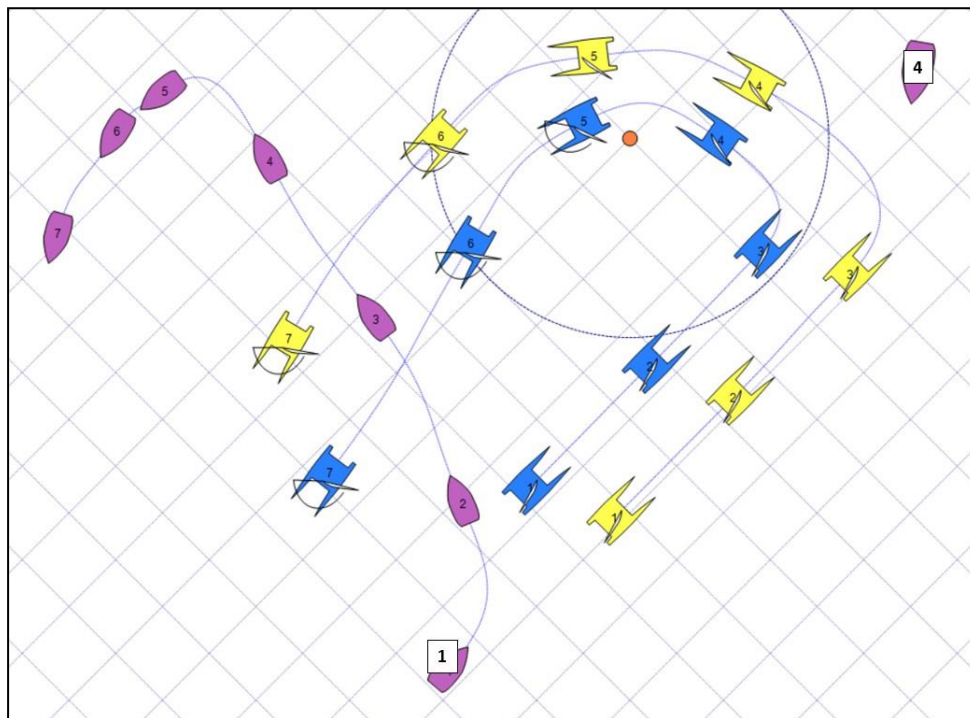


下図は、他の RIB がダウンウィンド・レグのポジショニングのために取りうる、2つの選択肢を示している。Umpire 4 の後ろを通過してマークを回るか、または左側に移動し、艇がベア・アウェイするときに彼らを拾う準備をするかのいずれか。通常、後者の方がはるかに良い選択である。RIB 4と干渉しないし、マーク付近で引き波を作らないからである。風下のRIBはまた、マークとの接触を見る可能性がより高く、そしてペナルティの信号を発することのできる位置にいるが、そのときRIB 4は後方の艇の対応に追われている可能性がある。



フォイラーやスキフなどの高速艇では、ダウンウィンドで先行艇をカバーするRIBは常に左に移動し、その後、ダウンウィンド・コースに入るために、通常は左に旋回するのがよい（上図のように右旋回ではない）。

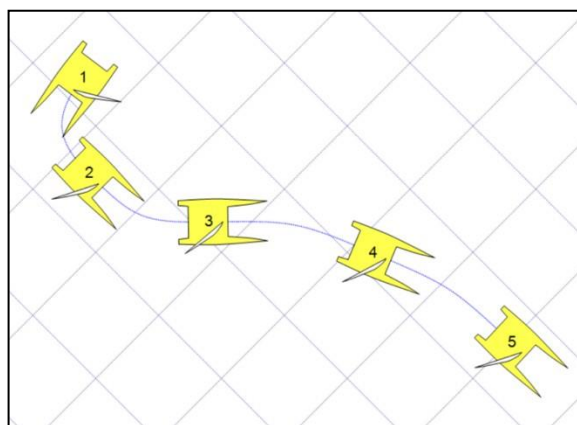
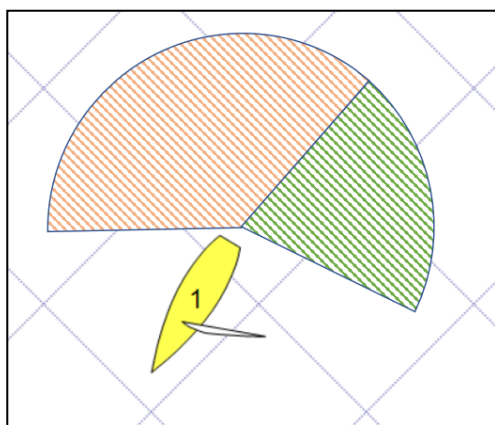
マークを回るのは時間がかかりすぎるし、引き波はこの種の艇には特に致命的だ。



8.3 風下へ向かうレグ (ダウンウィンド・レグ)

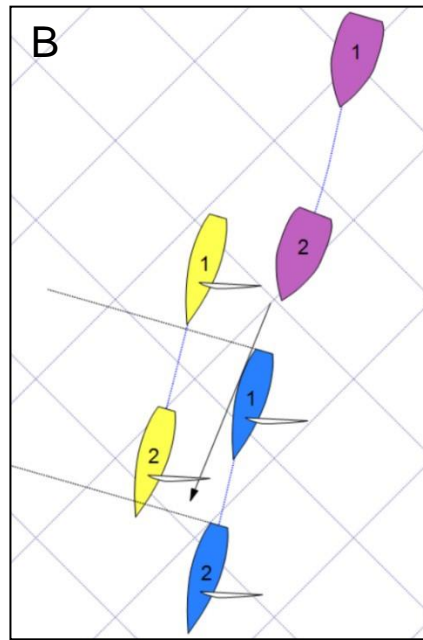
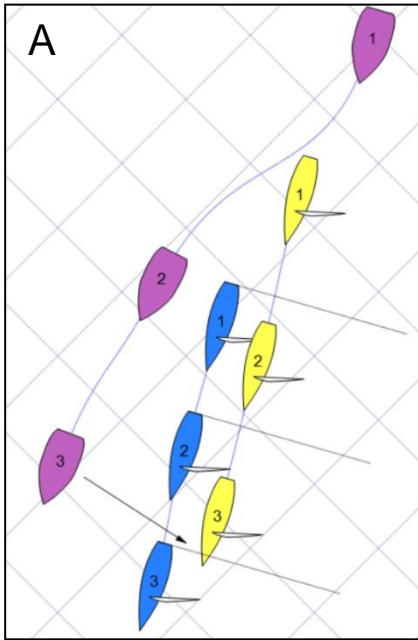
8.3.1. マイクロ・ポジショニング

ダウンウィンド・レグでは、艇がジャイブするときにRIBは良い位置にいなければならず、引き波で艇の邪魔をしないようにする。接近している場合は、後方にあるのがベストである。オレンジのエリアにいるRIBはノイズや風のシャドウで艇の邪魔をする可能性があるため、グリーンが良いエリアである。ただし、高速艇には、ジャイブ後に加速するためにラフするスペースを与えるように注意しなければならない。



8.3.2. オーバーラップに対するポジショニング

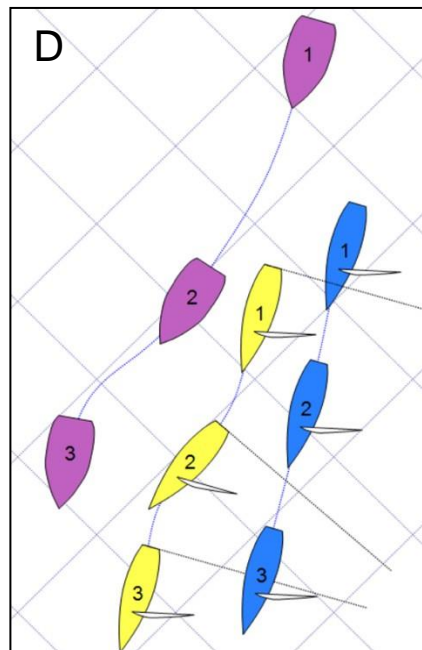
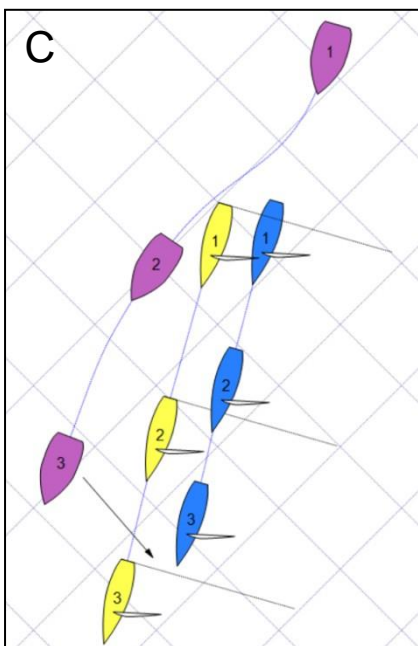
ダウンウィンドでのインシデントは、2艇が同じタックで帆走し、1艇が後方からオーバーラップしてくることに係ることが多い。規則 11、15、16.1 および 17 が適用されるかもしれず、RIBはクリティカル・ファクトを見ることができる位置にいる必要がある。2つの可能なシナリオは、アスターンの艇が風上と風下のどちらにオーバーラップするかによって決まる。



A. アスターンの艇が風下になる。 イエローは、より早く帆走し、ブルーの風下にオーバーラップする。イエローは航路権を取得し、初めにブルーにキープ・クリアする（避けている）ためのルームを与えなければならない（規則 15）。またイエローは、自分のプロパー・コースより風上を帆走してはならない（規則 17）。

アンパイアはこれを予期して、オーバーラップが成立した瞬間、イエローが十分なルームを与えたかどうか、ブルーがキープ・クリアするために即座に行動したかどうかを判定するため、前方かつ艇の風上側に動く。イエローはプロパー・コースより風上を帆走することはできないので、風上の位置は安全である。

B. アスターン艇が風上になる。 航路権の変更はなく、ブルーはラフしてもよい。オーバーラップが成立した瞬間は重要ではないので、アンパイアはアスターンのままで艇間のギャップを見て規則 11 と 16.1 をコールする。同様に、風上艇がクリア・アヘッドとなり航路権が切り替えるときを見ることは、風下艇がクリア・アヘッドとなるときよりも重要である。



C. 風上艇がより速く帆走し、クリア・アヘッドとなる。このギャップを見ていたアンパイアは、A図と同じ操船を行い、艇が再びオーバーラップしたときに正しい位置にいる。

D. 風上艇がラフをして、オーバーラップを切る。風下のブルーにプロパー・コースを取るよう要求するため、イエローはオーバーラップを切るためにラフをかけ、それからベア・アウェイする。アンパイアは、風上に移動してオーバーラップが切れたかどうかを見る。

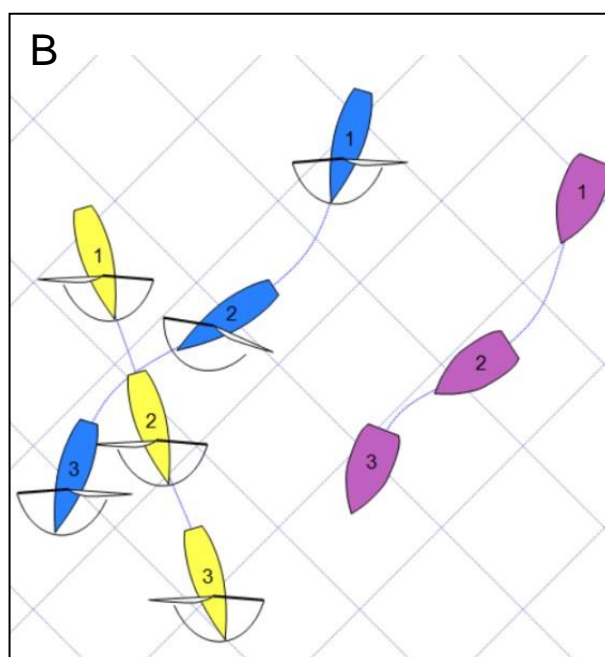
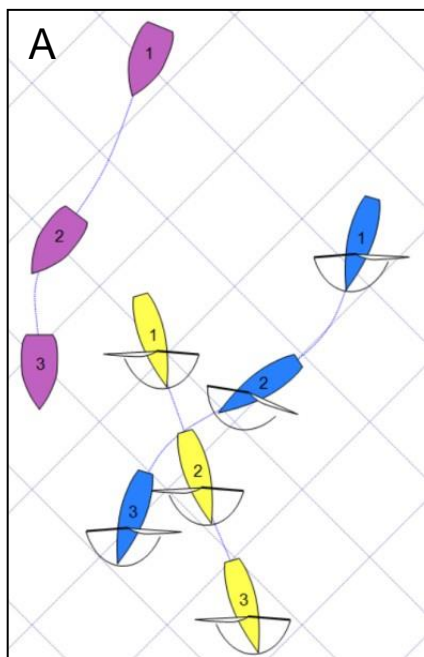
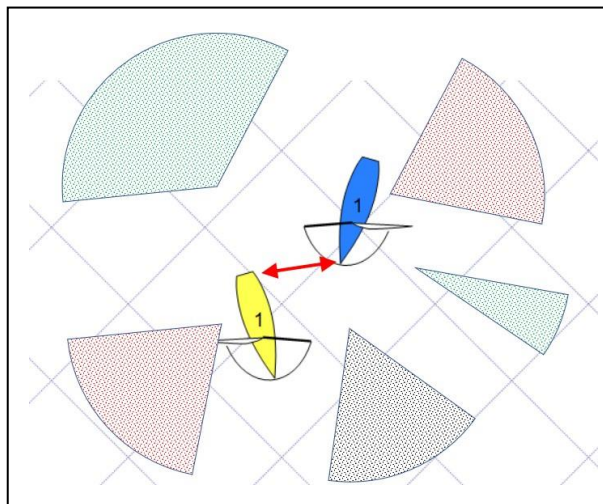
8.3.3. ポート/スターボードの交差

スターボード艇がポート艇の前を横切る場合には、アンパイアはポート艇がコースを見誤った場合に接触を見られる位置にいるだけでよい。

より重要なシナリオは、ポートのイエローがスターボードのブルーの前を横切る可能性があるときである。アンパイアが見るべき重要な事実は次の2つである：

- i. 艇間の距離（赤矢印）、および
- ii. スターボード艇ブルーによるコースの変更

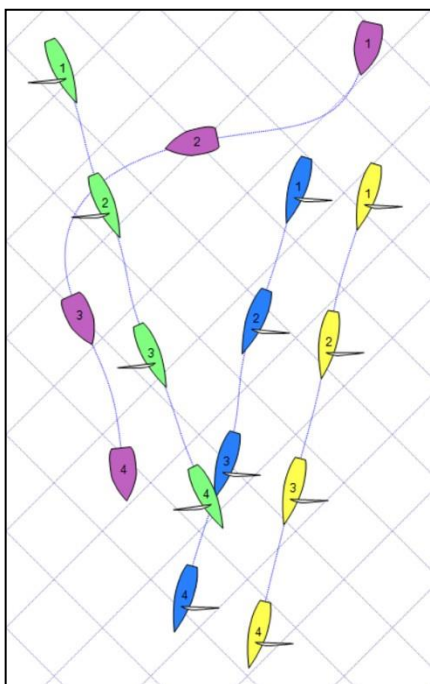
赤のエリアからはこれは見えない。黒のエリアは、ポートの前に引き波を立てるので、さらに悪い。ベストなのは左後ろの緑のエリアである。ここからは、すべてがはっきり見える。右側の緑のエリアは、RIBがそちら側にいる場合には解決策になりえるが、引き波やブルーがジャイブする場合に注意が必要である。



時折、スターボード艇がラフして、接触を避けるためにラフが必要であったとアンパイアに納得させようとすることがある（いわゆる「ハリウッド」）。特に高速艇では、ラフは艇のスピードを増し、そのことがラフは必要であったとの感覚をもたらす。このインシデントを正しくコールするためには、ブルーのパウとイエローのトランサムの間との間の実際の距離と、（青のラダーを見ることにより）ブルーがコースを変える瞬間を正確に見ることができることが極めて重要である。

A図では、アンパイアはこれらの事実を明確に見ることができるように風上に移動する。**RIB** が近ければ近いほど、また前方であればあるほど、この動きは容易になる。**B図**では、**RIB** はブルーの風下にあり、アンパイアはより遠くになりやすく、それが艇間の距離を判定するのを少し難しくする。

8.3.4. マクロ・ポジショニング



3艇以上の場合は、さらなるポジショニングに対する考察を必要とする。

この図は典型的な3艇のインシデントを示す。イエローとブルーは接近しており、グリーンはその背後を横切ろうとしている。もしアンパイアが位置を変えなければ、グリーンが横断している間にイエローとブルーへの視野を失うことになる。

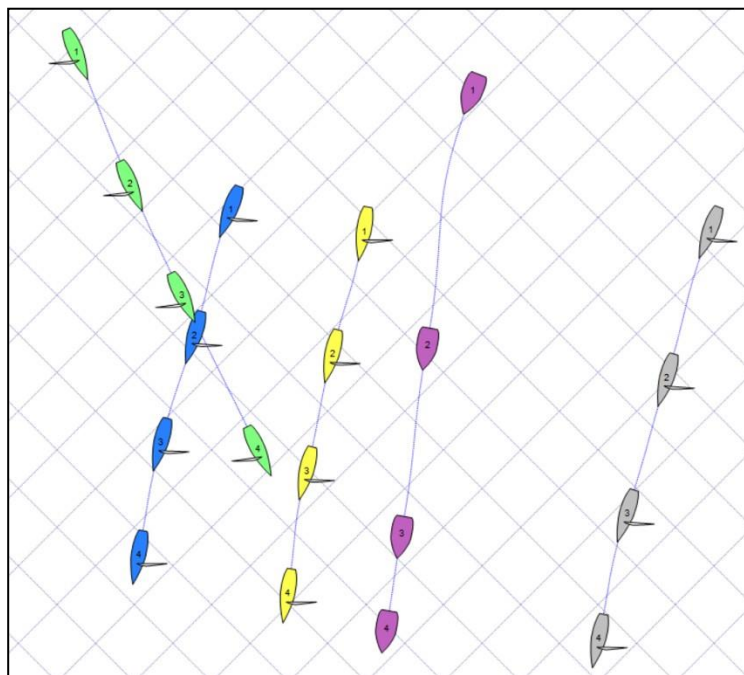
アンパイアは、グリーンがブルーとイエローの後方を通過し、グリーンがインアクティブな艇であることが確実に思うならば、緑の船尾を横切って素早く移動する。最初のうちは、グリーンが最後の瞬間にジャイブすることを想定して、あまり前に出ないようにする。グリーンが船尾を通過するや、イエローとブルーの間のインシデントをコールするための正しいマイクロ・ポジションをとるために前進することができる。

こうすることで、アンパイアが前に出て、グリーンが視界を遮る時間を短くし、視認不能になるリスクを軽減することができる。

2番目の例では、アンパイアはブルー、イエロー、グレーの3艇の艇を見ていて、グリーンが、3艇の後ろを横切るインアクティブな艇であることに疑いはない。

しかし、アンパイアはグリーンと衝突するコースにいることを察知し、グリーンの邪魔をしないようにしたい。

アンパイアはグリーンの後方を通過することは望んでいない。なぜなら、アクションから離れすぎてしまうからだ。そこでアンパイアは監視している艇の前方に移動し、そこで速度を落とす。グリーンが後方を横切るときにアンパイアの引き波を最小限にするためである。

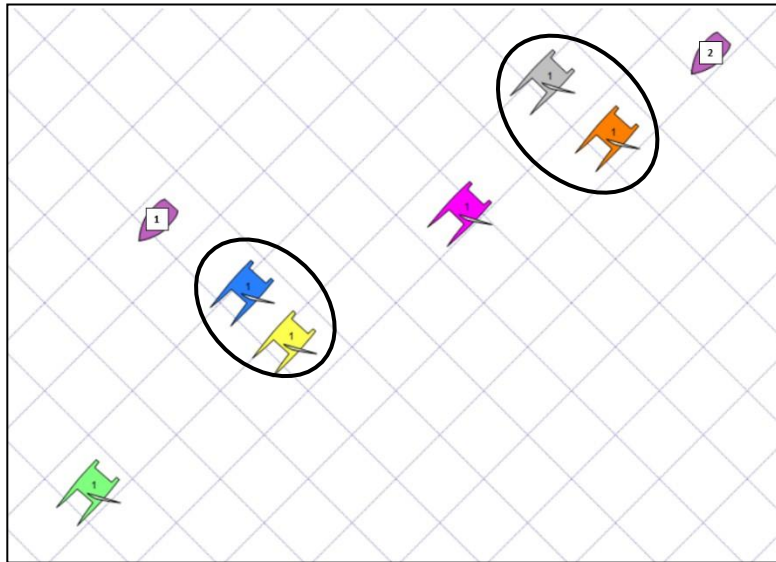


8.3.5. アンパイアの相互作用

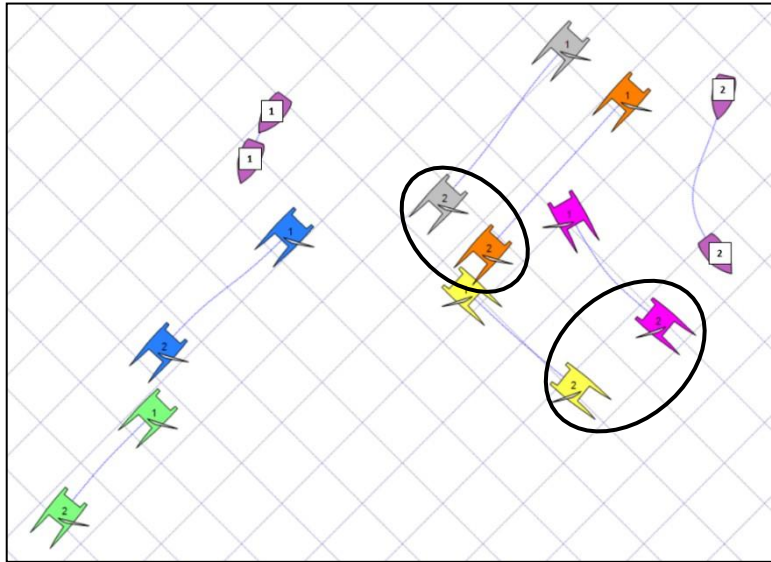
ひとつとして状況が正確に同じになることはない。アンパイアには、以上のような原則をそれぞれの特定の状況に応じて適用するために、予測が必要となる。特に高速艇のアンパイアをする場合には。

ランにおいて、両方の**RIB**がそれぞれ3艇の艇、先行する1艇とアクティブなペア、を監視している。先行グループはより風上にいるので、**RIB1** は後方の他の組に迷惑をかけることなく、自分のグループの風上にいることができる。

アンパイアは、艇がジャイブを始めたときにどのように動くかを計画する必要がある。もしイエローまたはブルーが先にジャイブした場合、**RIB1** は、ピンクのすぐ前を横切ることになってしまうため、ついていくことができないことに気づくべきである。



イエローとピンクが共にジャイブするとき、RIB1 はブルーとグリーンについて行く必要はない。彼らがアクティブになる可能性はほとんどない。現在、アクティブなペアは、グレーとオレンジ、イエローとピンクの2つで、RIB1が付くことはできない。RIB2 は、ピンクとイエローのペアを見るために速やかに動かなければならない。これにより、RIB1 は減速して、グレーとオレンジを受け持つことができる。



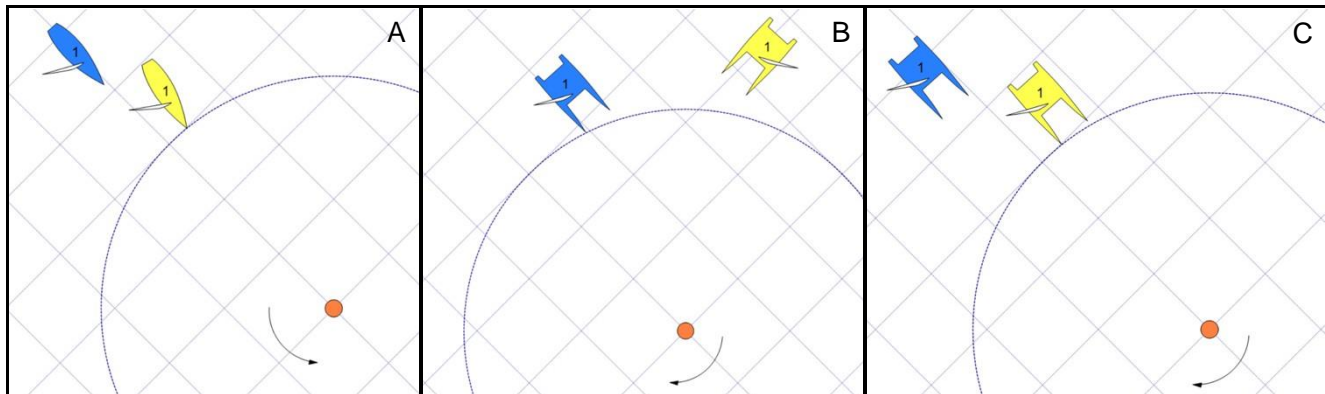
どのRIB がどのアクティブ・ペアをカバーするかを切り替えることで、アンパイアは、可能性のあるあらゆるインシデントに対して、正しいマイクロ・ポジションを維持し、レース艇への引き波を最小限に抑えることができる。

8.4 風下マークと ゲート

風下マークでは、様々なインシデントの可能性はある。アンパイアは、自分たちがどこにいるべきかを決めるために、監視すべき事実をあらかじめ知っておかなければならない。

例えば、以下のA とB では、ゾーンでオーバーラップしているかどうかは重要ではなく、オーバーラップがあるかどうかに関係なく、同じ艇がマークルームを得る権利がある。クリティカル（重要）なのは、最初の艇がゾーンに到達した時であり、それはキープ・クリア艇がマークルームを得る資格を得た時かもしれないからである。

これに対して、状況 C ではゾーンでオーバーラップしているかどうか、どちらの艇にマークルームを得る資格があるかを決定するクリティカル（重要）なポイントである。



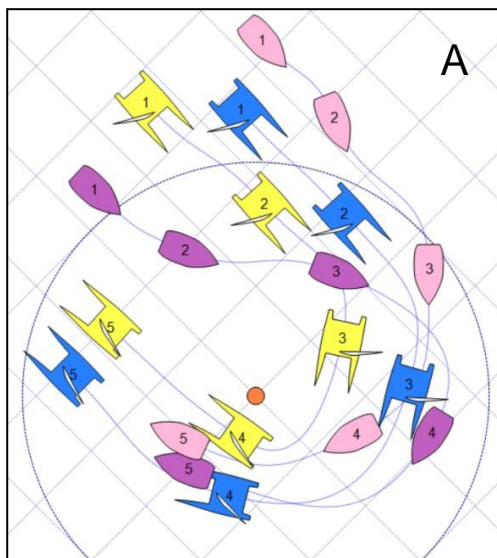
8.4.1. マイクロとマクロのポジショニング

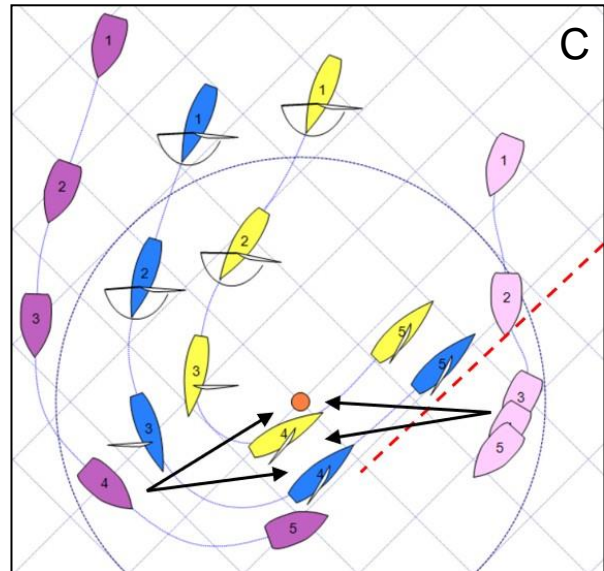
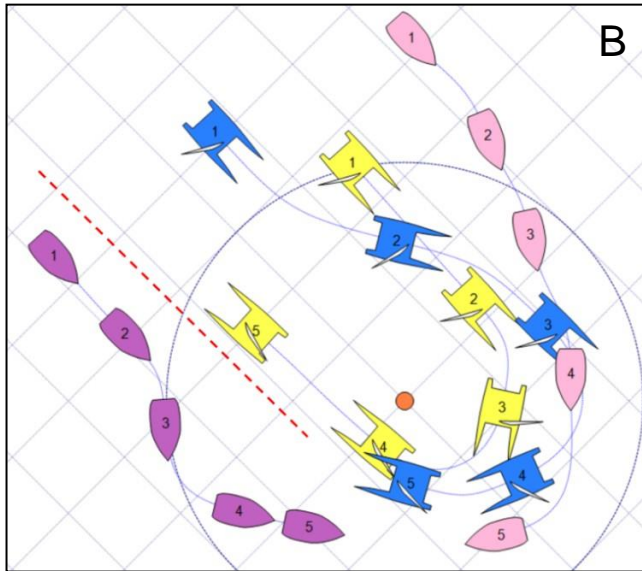
艇が風下マークを回航するのを見るとき、アンパイアには2つのポジショニングの選択肢がある。

- i. インサイド：アンパイアは艇の後方で艇と同じ側にいてマークを回る（**A** 図における両RIB）。
- ii. アウトサイド：アンパイアは艇と反対側でマークを通過し、艇がマークを回航中は静止する（**B** 図のパープルRIB、**C** 図のピンクRIB）。

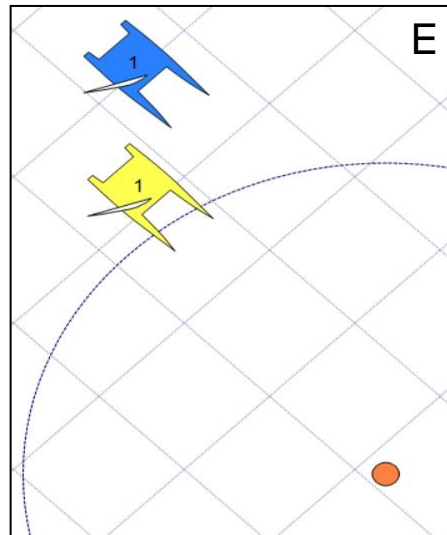
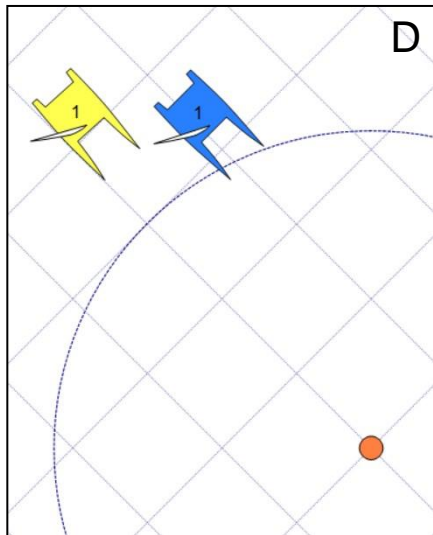
アウトサイドのRIBは、以下のようにすべきである：

- a. マークを離れる艇のクローズホールド・コース（赤い破線）より風下にいること。
- b. 可能であれば、静止する前は次の進行方向を向くように旋回する（図示せず）。

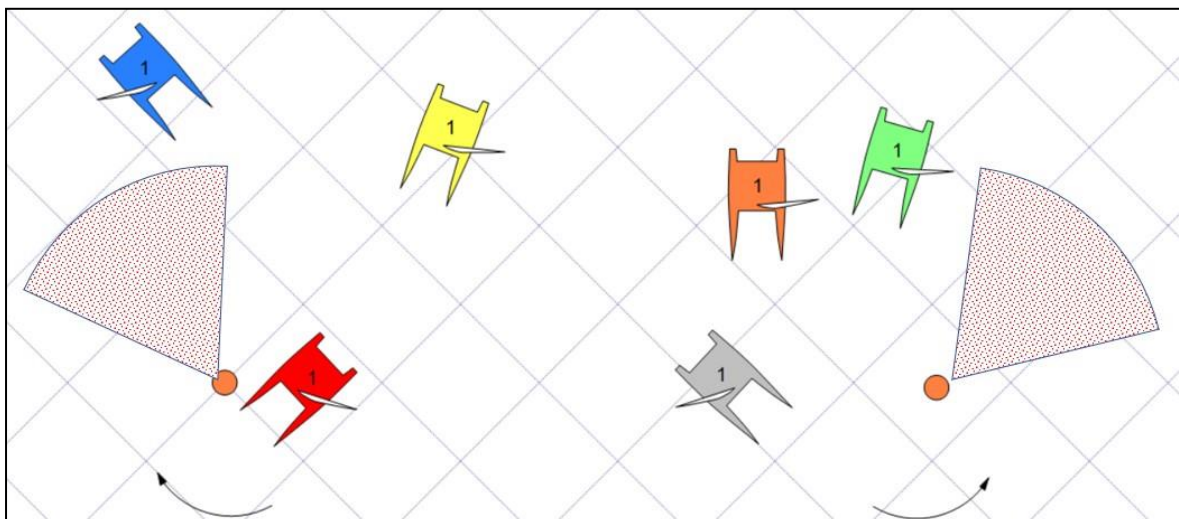




通常、艇のよりよい側があるはずだ。D 図（スターボードで回航するマーク）の場合、風上／アスターンにいと、艇間のギャップがよく見える。E 図では、風下／アスターンがよく、その後RIBはインサイドにもアウトサイドにも入ることができる。



ゲートマークでは、赤い部分は避けるべきエリアである。危険であり、視野も悪い。



下の表に、アンパイアがアウトサイドを好むべき場合と、インサイドを好むべき場合のまとめを示す。

状況	ポジション	理由
高速艇のセーリング角度	アウトサイド	インサイドは、艇がゾーンにポートとスターボードで到着すると、危険なことがある。
遅い艇で軽風	アウトサイド	インサイドは、RIBが操船するためのスペースがほとんどない。特に軽風時には、引き波を避ける必要がある。
自分のグループと次のグループの間に大きな距離がある場合	どちらでも	どちらの選択肢も他の艇の邪魔になることはない。
自分のグループと次のグループの間の距離が小さい場合	アウトサイド - または - インサイド	特に風下マークやゲートで他のボートの邪魔をしない。 前の艇のクローズホールド・コースの横断を回避。内側に入るには、早めの判断が必要。
最後尾のグループ	インサイド	後ろに艇はいない。インサイドは他のボートとの交差を避ける。

Section 9

Damage, Hearings & Redress

9 損傷、審問、救済

付則 MRとUFは、審問の形式的な部分を大幅に軽減しているが、審問のプロセスを遵守することが重要であることに変わりはない。

9.1 救済

付則 MR では、救済の適用が非常に制限されています。規則 Q1.2(e) は規則 62.1(a)、(b)、(d) を削除し、規則 62.1(c) に基づく救済を残すのみである。さらに、Q5.1 はアンパイアの処置や不処置に関連するあらゆる種類の手続きも禁止している。

これは、以下に関する救済はないことを意味する：

- a. レース委員会、プロテスト委員会、主催団体、テクニカル委員会の不適切な処置または不手際
- b. 第2章の規則に違反した艇、または避けていることが要求されたレースに参加していない船舶によって引き起こされた物理的な損傷または傷害
- c. 他の艇、その艇の乗員または支援者による行為で、規則2に基づくペナルティーまたは規則69に基づくペナルティーもしくは警告を受けたもの
- d. アンパイアの誤判定
- e. アンパイアの判定がない場合（判定があるべきだった場合に）
- f. RIBによる妨害

救済は規則 62.1(c)に基づき、危険にさらされている人または船舶に助けを与える場合にのみ可能である。アンパイア制フリート・レースの性質、およびその運営に必要なリソースとオフィシャル・ボートにより、この規則による救済が要求される可能性は極めて低い。しかし、この条件が満たされた場合には、プロテスト委員会により救済が行われることがあり、これには規則64.3が適用される。

アデンダムMR が適用される場合、競技者による他の要求は成功しないが、艇はまだ Q2.4(c) に基づく救済を要求する権利を持っていることに注意することが重要である。プロテスト委員会は、それが失敗する運命にあると知っているからといって、その要求を聞くことを拒否してはならない – プロテスト委員会は、それでも審問を行い、その有効性について裁定しなければならない – そのプロセスは長くはかからないはずである。

救済を要求するためには、艇は B 旗の掲揚前または掲揚中に、レース委員会に声掛けしなければならない（規則 Q2.4(c)）が、正当な理由があればプロテスト委員会はこの期限を延長することができる。艇が赤旗を掲揚することは要求されない。その後、レース委員会はプロテスト委員会に伝える。

付則 UF には、他の救済事由（例えば、レース委員会の不適切な処置）に対する救済規則を有効にする選択肢が含まれている。これは、レベルの低い大会や、結果が至急に必要でない場合に適切であろう。これが実行された場合、通常と同じ審問プロセスが行われる。

9.2 公正な レース

規則 62.1(a)の変更に伴い、レース委員会が公正なレースを提供し、成績（OCS の判定を含む）が正しいことを確かとすることが極めて重要である。レース委員会とアンパイアを含め、誰もレース後に救済手続きによってエラーを修正することはできない。（とはいえ、レース委員会は規則90.3(c) 得点 に基づいて行動することはできる。）

レース委員会としては、後で修正できない不公正な状態でレースを続行させるよりも、中止にした方がよい場合もある。従って、チーフ・アンパイアとレース・オフィサーは、レースの公正さに関する問題を議論するた

めの手続きについて事前に合意しておくのがよい。アンパイア・チーム全体として、懸念があった場合にいかにして適時に伝達するかを理解していなければならない。

9.3 損傷と傷害

損傷または傷害が発生した規則 14 違反を犯した他の艇に抗議するために、艇は B 旗が掲揚される前または掲揚中に、レース委員会に対し声掛けする（規則 Q2.4(b)）。アンパイアは、第2章の他の規則の違反やスポーツマンシップの違反に対しては、そのインシデントにおいて艇にペナルティーを課することができるが、このような規則 14 違反に対しては水上でペナルティーを課することはできない。

プロテスト委員会もまた、損傷または傷害があった場合に規則14の違反を理由に、艇に抗議することができる（規則Q5.5）。アンパイアは、自らの観察に基づき、または何らかの情報源からの報告を受けて、そのようなインシデントをプロテスト委員会に通知することができ、プロテスト委員会はその後、規則60.3に基づいて抗議することができる。

ただし、損傷や傷害がない限り、アンパイアは規則14違反の可能性をプロテスト委員会に知らせてはならず、プロテスト委員会自体も同様に、損傷や傷害がない限り、規則14に基づいて抗議することができない。

審問においては、プロテスト委員会は規則 14 の違反に対するペナルティーを決定しなければならない。損傷が重大でない場合には、規則44.1(b)は適用されず、規則44.1に基づいてその時点で取られたペナルティーは、規則14の違反に対する適切なペナルティーでもある。

もしプロテスト委員会が規則 14 の違反がレース結果に影響を与えなかったと判断した場合、規則 Q5.3(d) はプロテスト委員会にペナルティーに関する完全な裁量権を与える。もし艇が規則 14 に違反し、傷害または重大な損傷を引き起こし、その違反がレース結果に影響を与えた場合、プロテスト委員会はその艇を失格させなければならない。

9.4 審問の手順

レース・アンパイアは、プロテスト委員会のメンバーであってもなくてもよい。審問が行われる可能性は低いとはいえ、レース終了後に抗議や救済要求の審問を行うプロテスト委員会のチェアとメンバー、および審問を行うために用いる手順について、アンパイアとプロテスト委員会が事前に話し合い、合意しておくことが重要である。これには以下が含まれる：

- a. プロテスト委員会のメンバーであるかどうかに関わらず、すべてのアンパイアが、付則 MRに基づく審問に関する規則と手順に精通していることを確認すること。
- b. レース前の検査に関するテクニカル委員会との連絡担当者を指定すること。
- c. レース前およびレース後の審問をいつどこで行うか（またその決定は誰が行うのか）。
- d. レース委員会と B 旗の手順を確認し、レース終了時に艇が抗議した場合、レース委員会が誰に連絡すべきかを伝える。
- e. プロテスト委員会が報告を受けた場合、誰が抗議を行うかどうかを決定するかを特定すること。
- f. Q5.3(e) に基づく艇への通知の手順について合意する。
- g. メディアに対し、(a) 何が起きているのか、および (b) 判定の結果について、どのように情報を伝えるか。

規則Q5.3(a) は、抗議や要請は書面である必要はないとしている。規則Q5.3(c) は、プロテスト委員会が適切と考える方法で証言を取り、審問を行い、その判決を口頭で伝えることを認めている。そうだとすると、判決を、最初の都合の良い時に書面化することは、良い実践である。

Section 10

Umpire

Development

10 アンパイアの育成

フリート・レースの成功には、有能で一貫性のあるアンパイアのグローバルなプールが重要である。改善と一貫性は自己責任であり、このマニュアルの目的はそのプロセスを支援することである。World Sailing は、アンパイアを指導し、かれらがインターナショナル・アンパイアのアセスメントと資格取得の準備をするための、セミナーやクリニックを開催している。いくつかのMNAは、ナショナル・アンパイア・プログラムとコース教材を持っている。

10.1 アンパイアの評価

10.1.1. アンパイアの性格

アンパイアは、インシデントが発生したときに判定を下し、信号を発する責任があるため、規則に従って即座に判断を下すことに慣れ、その能力がなければならない。

優れたアンパイアは、集中力とスタミナ、そして正確な観察力を備えている。優れたアンパイアは聞き上手であり、複雑で困難な状況でも冷静さと集中力を保ち、明確で簡潔なコミュニケーションをとることができるのだ。

アンパイアは、たとえ一部の判定が正しくなく、一部の誤りがレース結果に影響を与えるとしても、権威と尊敬を受ける必要がある。尊敬は、明確で毅然とした公正な態度をとり、同時にオープンで親しみやすい存在であることによって築かれる。誤りは、インシデントを見直し、分析し、ミスが公平性やその後のアンパイアリングの質に影響を与えないようにすることで減少する。優れたアンパイアは、チーム・プレーヤーであり、よく組織化され、準備と時間厳守を徹底し、常に他人の意見に耳を傾け、助け、学ぼうとするものである。

10.1.2. 優れたアンパイアのスキルと経験

良いアンパイアリングは、アンパイアの責任への明確な理解と、それに集中することに依存する。正確な、RIBのポジショニング、ルール知識、そしてアンパイアの対話が、不可欠である。ダイナミックな状況下での迅速な思考、決断力、そして自信に満ちた判定の信号、これら全てが、アンパイアがレースをコントロールし、次のインシデントに備えることを助ける。周囲のアクションにも常に目を配ることが、予期せぬ事態に見舞われる危険性を軽減する。

優れたアンパイアは、規則を適用して判定を下すためにどのような事実が必要かを知るための経験を持っている。そのため対話は簡潔かつ適切なものとなる。RIBの正確なポジショニングは、正確なコールのための前提条件であり、優れたアンパイアは、常に位置取りを維持し、迅速に回復することができる、熟練のRIBドライバーである。

優れたアンパイアは、水上でも水上以外でも、常に公正かつ公平に行動していると、競技者や仲間のアンパイアから見られること。優れたアンパイアは、守秘義務を尊重し、将来のレガッタでの判定に先入観を与えるような形で、過去のインシデントについて語らない。

10.1.3. 自己評価と自己改善

すべてのアンパイアは、どんなに経験豊富であっても、上記のスキルと個性に照らして自分自身を継続的に見直し、改善する機会を見出すべきである。定期的かつ頻繁なアンパイアリングを通しての反復が、アンパイアの能力と一貫性を高め、それを維持する助けとなる。

レガッタの前に、アンパイアはチーフ・アンパイアまたはチーム内の経験豊富なアンパイアに連絡し、非公式の評価を求めることができる。お願いするフィードバックが具体的であればあるほど、経験豊富なアンパイアにとって建設的な指導を行いやすくなる。レガッタ終了後、アンパイアはWorld Sailingのアンパイア・パフォーマンス評価基準に照らして自己評価することができる。

10.2 インターナショナル・アンパイアになるための申請

World Sailing 規定 31.7 から 31.12 は、インターナショナル・アンパイア (IU) に任命されるための要件と手続きを定めている。申請する前に、アンパイアはWorld Sailing のIUセミナーを受講し、IU 規則テストと水上パフォーマンス・アセスメントに合格していなければならない。

World Sailing には、フリート・レース・インターナショナル・アンパイアという別個の資格はない。パフォーマンス・アセスメントの基準や、要求される水準は、フリート、チーム、マッチ・レースのアンパイアで共通であり、多くのアンパイアが複数の種目でエキスパートとして活躍している。ただし、種目によって規則や手順が異なるため、セミナーやクリニックおよび規則のテストは1つの種目に関するものとなる。

10.2.1. World Sailing のセミナーとクリニック ; アンパイア・パフォーマンス・アセスメント

World Sailing のIU セミナーは、レガッタと共同で開催され、国も経歴も異なる多くの経験豊富なアンパイアと共に、IU の任命を目指す人たちが集まる。ワークショップのような雰囲気の中で、IU としての自覚と経験を広めることができる。

セミナーでは、IU 規則テストと、レガッタのアンパイアをしながら水上パフォーマンス・アセスメントを受けることができる。セミナーで合格できなかった場合、規則テストはセミナーとは別に再受験でき、パフォーマンス・アセスメントは今後のレガッタで再度受けることが可能だ。

一方、IU クリニックは、IU パフォーマンス・アセスメントに合格するだけの経験をまだ持っていないアンパイアを対象に、できている。クリニックの焦点はコーチングであり、アセスメントではない。クリニック終了時には、アンパイアはIUレベルのアンパイアする方法を知っており、その後、十分なレガッタでアンパイアを行い、セミナーに参加しパフォーマンス・アセスメントを受けるにふさわしいレベルまで、能力と経験を高めるのがよい。

パフォーマンス・アセスメント・フォームと関連する評価基準は、World Sailing のウェブサイトの“**How to Become a World Sailing Race Official**”（「ワールドセーリング・レース・オフィシャルになるには」）から入手可能だ。

10.2.2. World Sailing インターナショナル・アンパイアおよびレース・オフィシャルズ委員会

World Sailing のインターナショナル・アンパイア小委員会は、アンパイア手順とコーチングの開発、アンパイアの評価、インターナショナル・アンパイアの任命と再任に関するレース・オフィシャル委員会への勧告を担当する（規定 6.10.9）。

World Sailing のレース・オフィシャルズ委員会（規定 6.10.6）は、World Sailing のレース・オフィシャルズすべての任命、再任、および資格停止に責任を持つ。その第一の役割は、すべてのレース・オフィシャル種別において、正しく一貫した基準が適用されるようにすることである。

10.2.3. ナショナル・アンパイア・スキーム

World Sailing は、必要なレガッタ、リソース、プロセスを持つMNA に、ナショナル・アンパイア・プログラムの実施を奨励している。インターナショナル・アンパイアになるためのハードルは高く、この資格を維持するためにはトップレベルの国際大会でアンパイアをする必要がある。ナショナル・アンパイア・プログラムは、自国内で質の高いアンパイアリングを提供できるアンパイアを育成し、認識し、報いることができる。

ワールドセーリングは、各国のアンパイア・プログラムの中でアンパイア・コーチングに使用される教材がWorld Sailing のものと一致していること、アセスメント・フォームと任命基準が同じであること、ただし、ナショナルの任命基準は、インターナショナルの任命基準よりも低いこと、を推奨している。

これらは、ナショナルでの任命が、将来のインターナショナルの任命への足がかりとなることを、確かにするものである。

10.3 アンパイアとしてのスキルの改善

アンパイアにとってすべての大会は、貴重な学習の機会である。すべてのアンパイアは間違いを犯し、通常、それらに改善の機会を見出す。アンパイアはしばしば、正しいコールではなく、間違っただけのコールから最も多くを学ぶ。

10.3.1. チームとしての改善

大会は、アンパイア・チームが協力し合い、チームとして向上するための機会を提供する。アンパイア・チームのための一日の終わりのデブリーフ（報告会）は、共通の課題を見つけるのに有効だ。議論のトピックとしては、特定の艇種のポジショニング・プランの完成、共有すべき興味深いコール、チーム全体の注意を喚起する必要がある共通の問題、などが考えられる。

10.3.2. インシデントから学ぶ；シナリオを書き起こす

ひとつのRIBに乗るアンパイア間で、各レースの終了時に、RIBのポジショニング、対話および判定について、簡単に振り返るのがよい。レース中、対話が直接判定に結びつかなかったインシデントがあったり、正しいコールや信号について当惑があったりした場合には、次のレースに向けて何を変更すべきかを、アンパイア同士が合意する必要がある。

複雑なインシデントから学ぶ良い方法のひとつは、レース後にドラフト・コールとして書き起こし、適用される規則、クリティカル・ファクト、有利やスポーツマンシップなど考慮すべき他の問題があったかどうか、を明らかにすることである。

コールの書き起こしでは、正しい判定が対話から自動的に流れるのを確実にするために必要な、アンパイアの対話も探してみるのもよい。

10.3.3. シャドー・アンパイアリング

練習やウォーミングアップのためのストレスの少ない方法として、他の人がアンパイアをしているレースをシャドーアンパイアすることがある。自分のレースの前に行われるレース（あるいはレースの一部—例えば、プレスタートなど）を、邪魔をすることなく、ゆるやかにフォローし、対話と判定の決定の練習をすることができる。

10.3.4. その他の自己啓発のアイデア

- a. 他の種目のアンパイアをやってみる（マッチ・レース、チーム・レースなど）
- b. セーラーをコーチする
- c. コールを書き起こし、ラピッド・レスポンス・コールとして提出する
- d. さまざまな大会をやってみる（キールボート、ディンギー、メダル・レース）
- e. より多くの低いレベルの大会をやる（少ないリソースで、それ故に困難だがやりがいがある）
- f. 他のアンパイアの指導

10.4 レガッタで初心者アンパイアを指導する

アンパイア・チームは、経験豊富なアンパイアと経験の浅いアンパイアが混在しているのがよい。多くの初心者にとっての挑戦は、アンパイア対話、規則の適用、RIBポジショニングの正確さである。重要なのは、チームの経験豊富なメンバーが初心者を指導し、一貫した指針をあたえ、なおかつ競技者に良いサービスを提供することである。

一つの立証済みのアプローチとして、初めは経験豊富なアンパイアが全レースをドライブし、初心者には、コドライバーとして、対話の半分と、判定の信号を担当させる。対話が適切な水準に達したら、初心者がドライブを始めてもよい。

対話。見たことを、明確で、簡潔で、適切で、正確な言葉で表現するには練習が必要であり、他の人よりも簡単にできる人もいる。また、船が互いに激しく操船しているときが、最も難しい。対話の構造と言葉に慣れるには、インシデントが起こっていないときが一番良い機会である。したがって、両アンパイアは、インシデントが起こっていないときでも対話を続けるべきである。

規則の適用。初心者アンパイアは、規則に関する一般的な知識は豊富でも、正確な詳細（例えば、マークルールの正確な定義など）が欠けている場合がある。また、初心者アンパイアが、規則を適用しインシデントを判定するために、どの具体的なファクトが必要かを学ぶには時間がかかる。

経験豊富なアンパイアは、“*Are you holding or changing?*”（「コースを維持している？変更している？」）、“*Did you react immediately or late?*”（「反応はすぐだったか？遅かったか？」）、“*Are you in the corridor?*”（「コリドーにいるか？」）など、初心者への質問を含め、対話をリードすることで手助けすることができる。レースの合間に、経験豊富なアンパイアと初心者は、実際に競技者が抗議したかどうかに関わらず、そのレースで起きたインシデントに関わる規則や、判定に必要な事実について話し合うのがよい。

判定。初心者は、規則違反があったときにすぐに判定に同意する、スイッチをマスターするのに時間がかかるかもしれない。経験豊富なアンパイアには、最初は“*Penalty on X, do you agree?*”（「Xにペナルティー、同意しますか」）、“*No incident, do you agree?*”（「インシデントなし、同意しますか」）というように、リードして判定を提案することを期待すべきである。

繰り返しが鍵。経験豊富なアンパイアがドライブするとき、初心者は、繰り返され一貫しているポジショニングと、インシデントに対する視野の角度を見るべきである。初心者は、インシデントに対して要求される位置取りと視野の角度に慣れていきながら、対話の改善に集中することができる。丸一日経てば、初心者が一貫したアンパイア対話を身につけることを期待でき、ドライブする準備もできているかもしれない。

2人の初心者を指導する。もしリソースが許すなら、初心者の上達を加速させるバリエーションとして、経験豊富なアンパイアが2人の初心者アンパイアに同乗して指導し、上記の質問で彼らの間の対話を促し、彼らの判定が妥当なものとなることを確実にし、レースの間に素早くデブリーフィングを行うことが挙げられる。

最初はコーチするアンパイアがドライブするべきである。その後、対話がうまくいった初心者に運転する機会を与えるのがよい。この配置では、1人の初心者がドライブのみ行い、もう1人の初心者とコーチが対話することも可能だ。

Section 11

Reference

Documents

11 その他の参考文献

11.1 World Sailing のインターナショナル・アンパイア・ページに掲載されている文書

https://www.sailing.org/raceofficials/internationalumpire/document_library.php

World Sailing チーム・レース用アンパイア・マニュアル (更新版: 2021年版)

チーム・レース・アンパイア・マニュアルは、すべてのアンパイアリングに関する情報を提供する。チーム・レースのアンパイアリングのルールは、フリート・レースのためのものと非常に似ているので、このマニュアルの多くの部分はフリート・レースのアンパイアにも関係がある。

World Sailing マッチ・レース用アンパイア・マニュアル (現行版: 2021年版)

マッチ・レース・アンパイア・マニュアルは、フリート・レースで「マイクロ」ポジショニングと呼ばれる2艇のアンパイアを行う際の正しいポジショニング・プランのガイダンスとして有用な資料である。

World Sailing 不正行為に関するガイダンス (現バージョン: 2017年版)

この文書は、どのようなことがスポーツマンシップの違反とみなされるべきか、またみなされる可能性があるか、それによりアンパイアはどのように評価すべきか、そしてアンパイアはどのような処置をとるべきかについて、最善のガイドを提供するものである。

レース・オフィシャルの役割、資格、能力に関する文書 (RQC)

この文書は、World Sailing が毎年発行しているもので、World Sailing インターナショナル・アンパイアになるための要件を定義している。

11.2 規則文書

セーリング競技規則

<https://www.sailing.org/documents/racingrules/index.php>

最新版のセーリング競技規則は、このリンク先で見つけることができる。また公表された修正についても見つけられる。旧版の規則との変更点を明確にするためのスタディ・ガイドもある。

2021-2024 Call Book for Match Racing

https://www.sailing.org/documents/caseandcall/call_book_match.php 2021-

2024 Call Book for Team Racing

https://www.sailing.org/documents/caseandcall/call_book_team.php

チーム・レースとマッチ・レースのコール・ブックは、水上での典型的なインシデントにおけるルールの適用方法について、アンパイアに公式のガイダンスを提供するものだ。各コールは、一連の事実を提示し、次にそのインシデントに規則がどのように適用されるか、またアンパイア・コールはどうあるべきかを概説している。フリート・レースにおけるインシデントは、チーム・レースやマッチ・レースに似ており、これらのコールはその種目以外では公式ではないが、フリート・レースにおいても非常に有用である。

ラピッド・レスポンス・コール

<https://www.sailing.org/raceofficials/rapidresponsecalls/index.php>

ラピッド・レスポンス・コールとは、その名の通り、インターナショナル・アンパイアから質問が提出された後、すぐに発行されるコールのことだ。発行されたコールと同じ形式だが、特定の日付までしか有効ではない（コール自体に記載されている）。この期間が過ぎると、メインのコール・ブックに採用されるか、または期限切れとなる。